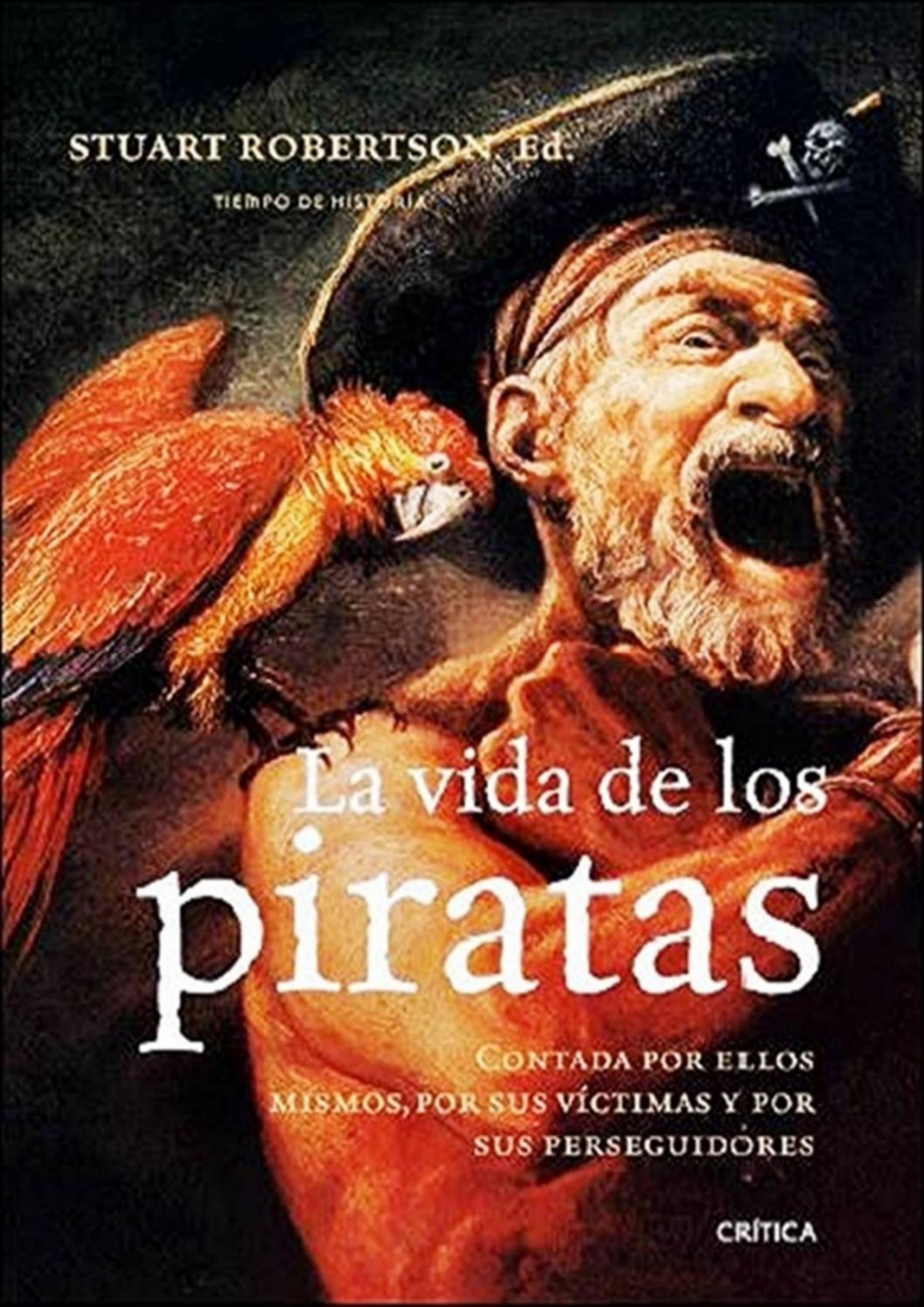


The background of the cover is a painting of a pirate with a long, graying beard and a wide-eyed, shouting expression. He is wearing a dark, feathered hat with a skull and crossbones emblem. A large, vibrant red and orange parrot is perched on his shoulder, looking towards him. The scene is set against a dark, moody background.

STUART ROBERTSON, Ed.

TIEMPO DE HISTORIA

La vida de los piratas

CONTADA POR ELLOS
MISMOS, POR SUS VÍCTIMAS Y POR
SUS PERSEGUIDORES

CRÍTICA

Reseña

Stuart Robertson nos ofrece una imagen de la realidad de los piratas más extraordinaria que la ficción, a partir de un mosaico de curiosidades y noticias. ¿Cómo era realmente la vida de los piratas?

Dejando a un lado las fantasías que los pintan como antihéroes románticos en busca de tesoros y aventuras, Stuart Robertson ha construido un fascinante mosaico compuesto de extractos de biografías, de cartas, de fragmentos de procesos judiciales, de los recuerdos de sus víctimas o de las noticias y chismes publicados en su tiempo.

Toda la mitología de la piratería recibe atención en una rápida sucesión de apuntes: los barcos y sus banderas, lo que se comía y bebía a bordo (con una atención especial al papel que desempañaba el ron), el código de disciplina interna de las tripulaciones, los recursos de medicina y cirugía en alta mar, los puertos de refugio y la vida que se hacía en ellos, las razones que podían llevar a un hombre a la piratería, el ritual de las ejecuciones... Todo, hasta la afición a los loros, recibe atención en este repertorio de curiosidades y noticias que nos ofrecen la imagen de una realidad más extraordinaria que la ficción.

Índice

Introducción

Prólogo

1. Los bucaneros: ladrones y delincuentes legalizados al servicio de la Corona
2. El ascenso de los auténticos piratas: empieza la Edad Dorada
3. Héroes y heroínas: el apogeo de la piratería en aguas americanas
4. El mayor de los piratas: Bart «el Negro»
5. La bandera pirata en el banquillo de los acusados: la supresión de la piratería

Glosario

Bibliografía

Notas bibliográficas

Notas

Introducción

Nada hay más desesperadamente monótono que el mar y ahora ya no me asombra la crueldad de los piratas.

James Russell Lowell (1819-1891)

Poeta y diplomático estadounidense

Aunque la mayoría de los seres humanos maneja sus negocios dentro de la legalidad, siempre habrá miembros de la sociedad que tomen un camino distinto; por ello, desde que el hombre utiliza barcos para transportar a personas y mercancías por mar, existe la piratería como actividad que acosa y perjudica la vida marítima. Cuentan los piratas con una prolongada y vergonzosa historia general cuyos primeros testimonios se remontan a hace casi cinco mil años. Las sociedades y sus miembros han padecido las consecuencias de la piratería a lo largo de los tiempos, mientras otros obtenían provecho de ella; en algunos casos, de forma espectacular. La piratería, en su forma más simple, consiste en el robo y el saqueo en alta mar. Quienes cometen este acto delictivo han recibido diferentes nombres a lo largo de los siglos: pechelingue, filibustero, raquero, corsario, bucanero, pirata. Todos estos conceptos se distinguen entre sí por sutilezas que, sin embargo, resultan inapreciables para el marinero privado de su barco y degollado.

Ha habido épocas en que la piratería ha adquirido cierto tinte de legitimidad, cuando piratas y gobiernos se aliaban a la par contra un enemigo común y se lanzaban en pos de un beneficio que colmase sus metas egoístas. Filipo II de Macedonia utilizó los medios de la piratería para armar una flota propia en la antigua Grecia. Los romanos invirtieron mucho tiempo y recursos en combatir a las tribus de piratas de las zonas fronterizas del imperio. Los ataques vikingos sobre Europa, durante la Edad Oscura, dieron lugar a la

formación de nuevas comunidades que evolucionaron hasta convertirse en prósperos sistemas de gobierno. La piratería, como tantos otros actos de violencia sangrienta similares, también se ha utilizado incluso en nombre de la religión. Corsarios de origen cristiano y musulmán atravesaron el Mediterráneo en pos del botín durante la época de las Cruzadas y hasta los primeros años del siglo XIX, desde sus bases en la Berbería de África del Norte, Malta, Venecia, Corfú y otros muchos enclaves históricos de la red marítima mediterránea. Pero a lo largo de casi toda su historia, la piratería ha sido condenada como un acto despreciable a los ojos de Dios y de las leyes en vigor en cada tiempo.

Los propios piratas —con frecuencia hombres jóvenes y audaces, nacidos para vivir en el mar y ansiosos de obtener allí sus beneficios a expensas de otros— ocupan un lugar especial en nuestra imaginación. Son, en efecto, criaturas tremendamente fascinantes. Sin duda fueron delincuentes brutales y violentos, egoístas sin escrúpulos y en decadencia moral; ello no obstante, para el ojo moderno no carecen de rasgos que los redimen. En algunos momentos hacían alarde de un gran valor físico, de lealtad, de cierto espíritu emprendedor y de un encomiable sentido del igualitarismo, muy avanzado para su época. Algunos comentaristas coetáneos algo burlones los describieron, si no como parangones de la virtud, sí en términos no inferiores a los aplicados a los nobles tocados con peluca: hombres corruptibles que manejaban en su propio beneficio los imperios comerciales y los despachos de la Corona. En comparación, un bucanero con empuje, que asumía los riesgos de luchar para obtener su parte del botín, parecía *casi* un héroe.

La audacia de los bucaneros en el ataque, la paciencia con la que soportan todo tipo de esfuerzos y penalidades, su perseverancia aun frente a los más terribles reveses y su valor indómito suscitan nuestra admiración; podríamos llamarlos héroes, si la virtud no fuese indispensable para el auténtico heroísmo.¹

Los piratas sabían cómo vivir: al día. Un pirata despilfarraba alegremente la parte que le correspondía de los pequeños botines, bebiendo y jugando sin medida; cantaba y juraba profusamente; asumía riesgos personales y se burlaba de la sociedad convencional. Atrae al rebelde que hay en nosotros, a nuestro deseo latente de saltarnos los nimios obstáculos de la vida cotidiana y practicar el *carpe diem* —casi a la letra, *apresando el día*— en nuestro provecho y sin inquietarnos por las consecuencias. Los piratas se divertían de un modo desconcertante y singularísimo. Un pirata que había desembarcado en Tortuga contaba:

Mi propio capitán tenía por costumbre comprar un tonel de vino y lo dejaba en medio de la calle, con la tapa hundida, y se quedaba bloqueando el paso. Todo transeúnte que pasaba por allí tenía que beber con él, o lo hubiera matado de un tiro con la pistola que llevaba en la mano. En una ocasión, compró un tonel de mantequilla e iba lanzando el contenido a todo aquel que se aproximaba, embadurnándoles las ropas o la cabeza, según los alcanzara.²

Sin embargo, el panorama siempre ha aparecido algo confuso y borroso. Tal como señaló un observador del siglo XIX a propósito del cruel bucanero holandés —de infausta memoria— Roque el Brasileño: «Pese a lo atractivo de la profesión de pirata, no deberíamos olvidar que existe un lado sórdido y que en modo alguno se trataba solamente de ron y reales de a ocho. Y para una naturaleza magnánima, no puede sino haber algo repugnante en asar a los hombres porque no te muestran dónde robar cerdos».

¿Cómo veían a los piratas sus contemporáneos? Aparecían retratados de forma muy vistosa e imponente en opúsculos, historias de prensa y relatos publicados de primera mano; eran hombres que tenían dominados en parte a sus coetáneos. Las noticias sobre robos infames en el mar —violaciones y pillajes, chantajes, traiciones, crueldad, asesinatos, piromanía— y no menos

las de sus caídas en desgracia y luego su muerte en el cadalso, cautivaban las imaginaciones de los siglos XVII y XVIII igual que atrapan las de los aficionados al cine actual. Pero los piratas no se convirtieron en fascinantes personajes románticos hasta finales del siglo XIX; en épocas anteriores fueron muy, muy reales, muy peligrosos y ciertamente aborrecidos como delincuentes comunes. Eran, sin duda alguna, hombres que temer y odiar, deshonorosos y merecedores de la pena capital.

Cuando a mediados del siglo XIX desaparecieron de los mares los últimos representantes de esta raza, la imaginación artística pudo recrear la idea del pirata inspirándose solo parcialmente en los acontecimientos verídicos de los que se había dado fe por escrito hacía un siglo o dos. En consecuencia, han sido muchos los mitos atribuidos a los piratas, que no hay modo de despegar, como caracolillos adheridos al casco de una nave. Podemos seguir la pista de casi todos ellos y llegar hasta su origen: la ficción literaria de finales del siglo XIX y principios del XX. La estampa de los raqueros que asaltan gigantescos galeones españoles como repetición del enfrentamiento de David y Goliat —aquí, el austero valor de los protestantes frente al decadente poder católico, respaldado por las instituciones—; los arcones llenos hasta rebosar de doblones de oro y reales de a ocho; los paseos por la tabla... Todos estos recursos nacen de la imaginación de los escritores.

Los piratas no tenían tiempo de obligar a sus cautivos a pasear por ninguna tabla. Saltaban a bordo y desplegaban una violencia extrema contra cualquier tripulación que no se sometiera nada más ver la bandera pirata, rajando a sus marinos y lanzando los cuerpos por la borda. Y lamentablemente para los asaltantes, el botín habitual no solía ser importante —esto es, barcos cargadísimos de tesoros que, con suerte, podían llegar a encontrar una vez a lo largo de toda su carrera—, sino mercantes menores, embarcaciones costeras tripuladas por menos de veinte hombres y armadas con un puñado de cañones de pequeño calibre. El saqueo típico, por tanto, no era el de las grandes riquezas de las Indias, sino

sobre todo el avituallamiento común, junto con unos pocos barriles de mercancías, quizá algo de tabaco, arroz, algodón y cualquier otro elemento útil que pudieran encontrar en un barco, como por ejemplo anclas y velas. La idealización de la piratería no fue entretejiendo el mito pintoresco con la cruda realidad hasta alcanzar esta etapa intermedia; entonces lo hizo mediante baladas o romances populares, poemas como el épico *El corsario* de Byron (1814), *El pirata* de sir Walter Scott (1821), óperas como *Los piratas de Penzance* (estrenada en Nueva York en 1879) y clásicos de la literatura como *La isla del tesoro* (1883) y *Peter Pan y Wendy* (1911), basada en una obra de teatro que se representó por vez primera en 1904. Tal como ha puesto de relieve un estudioso de la piratería, *La isla del tesoro* y otras obras de la misma naturaleza no pudieron causar mayor efecto sobre nuestra forma de contemplar a los piratas: «Stevenson unió para siempre a los piratas con los mapas, las goletas negras, las islas tropicales y los marineros cojos con loros en el hombro».³ El cine moderno no ha hecho sino afianzar esta tendencia. Pero en estas nuevas representaciones de los piratas se incluyen también todos aquellos ideales, principios morales y preocupaciones propias de la época en la que fueron escritas o creadas. Como resultado, la realidad ha acabado siendo sustituida por una idea ciertamente ficticia de los piratas, vistos como unos Robin Hood del mar, aventureros de capa y espada como el noble Douglas Fairbanks de *El pirata negro* (1926) o el gallardo Errol Flynn de *El capitán Blood* (1935). Sin embargo, a menudo la realidad distaba mucho de todo esto. Como prueba de ello podemos citar, por ejemplo, este relato sobre la redomada brutalidad del capitán pirata Ned Low, que surcaba las aguas de Nueva Inglaterra en el verano de 1723, «indiferente a toda bondad».

La primera presa con la que se encontraron tras su huida era un pequeño balandro del puerto de Nantucket, un ballenero, a unas ochenta millas de la costa; el capitán, un tal Nathan Skiff, un joven lleno

de energía y eficiente en su puesto, hubo de sufrir desnudo en la cubierta los crueles azotes de la banda pirata, que hizo de aquella tortura una diversión; y una vez terminaron de azotarlo, le cortaron las orejas y por último le dispararon a la cabeza y hundieron su nave⁴

Las víctimas de los piratas no sentían ningún aprecio hacia ellos, ¡con toda la razón! Podían acabar destripados, incinerados junto con su barco, colgados de las jarcias y lanzados a cubierta «por diversión», mutilados; las mujeres podían sufrir violaciones, y la carga terminaba vertida al mar por simple diversión. Toda la empresa pirata en su conjunto dependía de recurrir —o amenazar con recurrir— a una fuerza desmedida.

A finales del siglo XVII, con un importante flujo comercial entre los países europeos y sus colonias del Nuevo Mundo —en el Caribe, la costa oriental de América del Norte y el Dominio Hispánico—, así como con una floreciente relación con los depósitos de recursos de África y las Indias Orientales, las fructíferas rutas comerciales atravesaban todo el globo; para las bandas de piratas decididos y arteros, era fácil obtener ganancias. En consecuencia, el periodo comprendido entre 1650 y 1730 ha pasado a la historia como «la Edad Dorada de la piratería». La época se inaugura con el surgimiento de los bucaneros en las inmediaciones del Caribe, hombres que vivían en islas por lo demás deshabitadas y que asaltaban las naves hispanas que recorrían sus mares. Tolerados por los rivales de los españoles y con «patentes de corso» para tomar las naves enemigas en nombre de las coronas inglesa y francesa, bucaneros como Henry Morgan y Francis (o François) l'Olonnais asaltaron —con un respaldo de índole semioficial— los grandes centros de poder españoles como Portobello y Panamá.

A este respecto, la línea que separaba el saqueo ilegal del corso legal quedaba bastante desdibujada. Los piratas podían intentar excusar con ello su comportamiento en tiempo de guerra (siempre y cuando se limitasen a tomar barcos enemigos) y el gobierno podía usar a los bucaneros para atacar

las naves, riquezas y territorios de las potencias enemigas. Todo beneficio obtenido por los cruceros corsarios sería compartido, naturalmente, con el gobierno. Al expedir estos cometidos a barcos privados, la Corona se ahorraba el elevado coste de reclutar y mantener una gran fuerza naval permanente. Los bucaneros eran, de hecho, trabajadores autónomos a los que podían no reconocer como propios. El problema, para las autoridades, era que quienes resultaban ser útiles corsarios en época de guerra, podían convertirse con gran facilidad en molestos piratas en los días de paz. Con toda una serie de gobiernos emergentes entre las distintas potencias coloniales del Caribe a finales del siglo XVII, los gobernadores ingleses de zonas como Jamaica ya no juzgaron conveniente prestar apoyo a los bucaneros que asaltaban el comercio español. De repente, estos vieron cómo sus actividades oficiales cesaban y desaparecían. De hecho, Morgan —un hombre cuya carrera como bucanero incluyó algunos de los episodios más crueles y sangrientos del siglo XVII— fue nombrado lugarteniente del gobernador de Jamaica y se le encomendó la tarea de erradicar a los bucaneros, los mismos a quienes antes había capitaneado en la acción. Así se terminó la época de los bucaneros y se inició el reinado de unos cuantos piratas «puros», motivados exclusivamente por la adquisición de riquezas propias. Cualquier embarcación en alta mar era un blanco legítimo para ellos, igual que ellos eran perseguidos por las patrullas navales que se esforzaban en darles caza. No debían responder ante ninguna autoridad ni conocían mejor causa que la propia ambición de saqueo; así pues, los piratas se permitían los mayores excesos.

Estos piratas de la Edad Dorada fueron un grupo bastante heterogéneo; algunos eran extremadamente sangrientos y rozaban incluso lo inhumano, como Ned Low. Unos pocos mostraban un mal temperamento invariable y podían estallar con violencia ante la menor provocación, como Edward Teach «Barbanegra». Otros, como Henry Avery, eran más fríos y calculadores acerca del dónde y el cómo aplicar su crueldad y tortura. Y unos pocos

parecían sentir cierta aversión hacia la barbarie innecesaria, como el capitán Edward England. Los piratas provenían de todos los rincones del mundo marítimo. Hubo muchos ingleses, galeses, escoceses, irlandeses, americanos de las colonias y caribeños, franceses, holandeses, pero en sus filas había también esclavos negros apresados y refugiados, españoles renegados y otros muchos. También disponemos de famosos relatos que hablan de mujeres en la piratería, que al parecer se mostraron más entusiastas y hábiles con un alfanje que sus desconcertados semejantes masculinos. Varios autores han recreado a los bucaneros como socialistas utópicos y otros estereotipos modernos. Probablemente, aquella sociedad no era del todo igual al esquema propuesto por algunos historiadores revisionistas; el racismo y los prejuicios estuvieron tan presentes en la mentalidad de los piratas como lo estaba en otros ojos de la sociedad de su época, aunque no hay razones para pensar que tuviera más peso en el mundo de los piratas que en cualquier otro.

¿Por qué convertirse en pirata? Habitualmente la decisión obedecía a varias razones. Muchos «reclutas» de la piratería, simplemente, no habían tenido más elección: tras ser apresados en el mar, se veían obligados a aceptar los estatutos piratas o, si no, se enfrentaban a ser abandonados en una isla desierta o padecer una muerte inmediata. Hubo quienes jamás aceptaron su nuevo oficio e intentaron escapar, en la mayoría de las ocasiones sin éxito. Algunos cautivos, por otro lado, ingresaron en la piratería como si hubiera sido su profesión de toda la vida, y disfrutaban con ella. Para otros, sus circunstancias personales alentaban la idea de que una vida de pirata les podría ofrecer oportunidades que de otro modo nunca estarían a su alcance. El desempleo masivo de los marinos —que se daba de forma periódica ya fuera en épocas de declive del comercio o en tiempos de relativa paz— guardaba relación con el repentino aumento en el número de aventureros piratas. Para el marinero normal —ya fuera de la marina mercante o de la militar— la vida en el mar, en el siglo XVII, implicaba muchísimo trabajo

manual en condiciones que podían resultar mortales. El concepto moderno de «sanidad y seguridad en el trabajo» era algo inaudito por entonces. No era extraño que un marino quedase mutilado como consecuencia de su labor. Entre tanta madera, con palos, poleas, velas y herrajes por doquier, bloques pesados que oscilaban de un lugar a otro y cabos que soportaban una enorme tensión, la cubierta de un barco que cabeceaba y se bamboleaba no era lugar para haraganes o ignorantes. El mar es un entorno implacable, y así también debe ser la vida a bordo de un barco de vela, si ha de mantenerse a salvo y con buen rendimiento tanto cuando sale el sol como cuando sobreviene la tormenta. Cansado, tal vez empapado y con frío, no había comodidades que aliviasen al marinero una vez terminaba su trabajo. Disponía de poco tiempo y espacio para sí. La comida solía estar rancia; la cerveza había perdido el gas y se hallaba sometida a estricto racionamiento. Una y otra cosa podían terminarse antes de avistar tierra o un navío amigo. La paga era escasa y, en ocasiones, no alcanzaba más que a costear el propio pasaje de un puerto a otro. La disciplina, administrada por los oficiales y suboficiales de a bordo, podía imponerse con gran severidad. Y en todo momento, el denodado esfuerzo de los marinos no hacía más que llenar los bolsillos de los propietarios y los accionistas, cómodamente instalados en sus hogares de Inglaterra, apilando una fortuna que no dejaba de crecer día tras día.

Por supuesto, existía una salida: evitar el mar. Pero si no disponían de elección, si sus conocimientos y pericia se habían desarrollado en este ámbito, entonces el atractivo de vivir como pirata saltaba a la vista. Las tripulaciones de los barcos piratas y sus capitanes podían —aunque muy de vez en cuando— hacerse con una fortuna enorme de repente. El trabajo diario era muy inferior. Todos los hombres participaban en la toma de decisiones sobre el barco: por dónde navegar o a quién nombrar capitán, por ejemplo. Los piratas y bucaneros cumplían su propio código de honor y de comportamiento con gran diligencia; quien decidía saltarse los estatutos del

grupo era considerado como un traidor inexcusable. Esto nos permite observar en los piratas una predilección por la vida social en forma de cooperativa; marginados de la sociedad normal, solo podían confiar en este sistema para evitar que sus bandas de ladrones, asesinos y sádicos cayesen en una anarquía vulnerable e infructuosa. Así pues, la razón principal de atenerse a sus propios códigos de conducta no iba más allá del interés personal; a fin de cuentas, aumentaba la probabilidad de hacer su agosto con un rico botín.

No solo se les permitía beber, sino que incluso se les animaba a ello. Podían llevar consigo mascotas exóticas. No se les exigía tratar a las mujeres con cortesía, si no lo deseaban. Y la vida de pirata estaba vinculada a una especie de honor perverso. Aquellos hombres no obedecían a la autoridad normal. En la mayor medida en la que ha sido nunca posible, eran los dueños de su propio destino.

Sin embargo, ese destino los llevaba —las más de las veces— a un cadalso, con una soga alrededor del cuello, ya fuera en los lugares de ejecución de las colonias o en el mismo Muelle de las Ejecuciones de Wapping, en la orilla norte del Támesis, en Londres. El Támesis era el alma de Londres; atestado de barcos de todo el mundo, era puerto de marineros de todo tipo. Muchos piratas empezaron su carrera en Londres. Cualquier barco que navegase desde el mar del Norte para completar la ruta comercial hasta la ciudad pasaría por Tilbury, Greenwich, Deptford, Wapping y otras poblaciones intermedias. Y sus hombres no podrían dejar de ver, colgados en jaulas y meciéndose con la brisa o chapoteando en las aguas enlodadas durante la marea alta, los cadáveres alquitranados de los ajusticiados por haber cometido los delitos de piratería, robo o asesinato «en cualquier puerto, río, arroyo, cala o cualesquier otro lugar en el cual el lord almirante tuviera jurisdicción». Los piratas muertos, exhibidos como trofeos del estado para advertir a otros marineros de que no cayeran en la piratería, podían permanecer colgados ignominiosamente durante meses.

La gran época de la piratería terminó como consecuencia de una campaña muy efectiva llevada a término por patrullas navales europeas que tomaban enérgicas medidas contra los piratas en el mar; al mismo tiempo, los barcos piratas tenían vetado, cada vez con más frecuencia, el acceso a un mayor número de puertos. Desperdigados y escondidos en sus guaridas ante la amenaza que suponían los poderosos buques de la marina, cada vez eran más los piratas que caían presa de las autoridades. La época de los piratas concluyó con ejecuciones masivas en las horcas. Este periodo fue el que más permeó en la imaginación de los escritores, los cineastas y los guionistas. Como se cuenta que dijo «Barbanegra» Roberts, el más afortunado de todos los piratas de la Edad Dorada, «nuestra vida es corta, pero feliz».

Los relatos de este libro se han seleccionado a partir de testimonios de primera mano, ofrecidos por bucaneros y piratas de esta Edad Dorada. Algunos contienen detalles que, de no haberse podido verificar en los diarios oficiales de los buques navales o en las cartas de los gobernadores, así como en actas de juicios, apenas resultarían creíbles. De hecho, la veracidad de buena parte de las memorias de los grandes piratas es objeto constante de mejora a medida que los nuevos estudios desvelan la verdad que hay detrás de aquellos truhanes notables y sus atroces hazañas. La fuente original de la que proviene la mayoría de nuestro conocimiento sobre los piratas del periodo comprendido entre 1680 y 1720 es una obra clave debida a la pluma del capitán Charles Johnson: *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates*, que se publicó por primera vez en 1724 y se reimprimió posteriormente en numerosas ediciones aumentadas. El misterio que envuelve la identidad del capitán Johnson está aún por desvelar: ¿fue acaso un pirata? El conocimiento que muestra de las costumbres, del vocabulario naval, de las localizaciones y los rasgos característicos de los principales piratas y su mundo así nos lo sugieren. Durante buena parte del siglo XX, eminentes estudiosos de la piratería debatieron acerca de si el verdadero autor podía ser Daniel Defoe, un hombre empapado de historias

marítimas y en contacto con algunos de los más destacados piratas de su tiempo. También podría haberse tratado —quizá— del dramaturgo Charles Johnson (1679-1748), autor de una obra notoria, *The Successful Pyrate* (*El pirata de éxito*), estrenada en 1713 en el Theatre Royal de Drury Lane y basada en la vida del más famoso y escurridizo de los piratas de la época, el capitán Henry «Long Ben» Every (o Avery). Fuera quien fuese el autor, sus biografías de los más conocidos piratas del siglo XVIII destacan al lado de obras superventas, como fueron los relatos autobiográficos redactados por corsarios, bucaneros y cazadores de piratas que regresaban a Europa desde el Caribe: Alexander O. Exquemelin, *Bucaneros de América* (1684); William Dampier, *Voyages and Descriptions* (1699), y Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Around the World* (1712). Este libro se ha preparado a partir de sus testimonios, de actas de juicios contemporáneos y de los registros coloniales.

Prólogo

Advertencia contra la piratería

Josiah Woodward (1657-1712) era un reverendo evangélico que destacó por su denodado apoyo al empeño de elevar la moral y los principios espirituales de Inglaterra. Pasó veintidós años atendiendo a los feligreses de Poplar, cerca de los muelles de la Compañía de las Indias Orientales en el Támesis, predicando que la «navegación espiritual» y el bienestar de los marineros eran cuestiones de la mayor importancia para una nación cuya riqueza y cuyo comercio dependían del mar. Estableció una conexión directa entre la entereza religiosa y moral de los marineros y su tendencia al amotinamiento y la piratería; y mostró una visión del mundo eminentemente práctica, al considerar que la piratería llevaría la infelicidad a la vida de los hombres, no solo a nivel espiritual sino también de un modo más profundo, como consecuencia de la imposibilidad de permanecer mucho tiempo en el mismo lugar por miedo a ser capturado.

* * * *

Todo esto me lleva, como anunciaba anteriormente, a advertiros contra el gran pecado y peligro de la detestable y perniciosa práctica de la piratería. Porque:

Primero, como vosotros bien sabéis, constituye un horrible abuso de la confianza depositada en vosotros, tal como os he dicho antes, e incumplimiento de vuestras solemnes y serias promesas de acatar esa confianza hasta donde vuestra capacidad os lo permita.

Segundo, eso os coloca de forma casi obligada en la posición (por vuestra propia supervivencia) de contar las más horribles falsedades imaginables, en

todos los puertos y lugares a los que vayáis después: porque sin duda, y en vuestra conciencia se hará así presente de inmediato, vuestras prácticas piratas, en cuanto se conozcan, serán denostadas y aborrecidas en todas partes, por más paganos que estos lugares sean. Y por lo tanto, y

Tercero, os veréis obligados, por miedo a que descubran vuestra condición de piratas, a no permanecer jamás durante mucho tiempo en ningún lugar al que lleguéis, sino que estaréis expuestos de forma continua a los grandes peligros de vientos y oleajes, y seréis como el vil Caín, tras dar muerte a su inocente hermano, Abel; será como si estuvieseis marcados y toda vuestra vida la pasaréis como vagabundos por el mundo.

Cuarto, deberéis abandonar, tras ingresar en una asociación de piratas, toda esperanza de ver jamás de nuevo vuestro país natal, a vuestros amados parientes y a vuestros antiguos amigos; porque vuestros temores os sugerirán de forma natural que, tras haber sido culpables de semejantes prácticas impías, como las que el ingreso en una asociación de esa calaña os exige, no podéis esperar favor alguno o clemencia a vuestro regreso a casa.

Quinto, os veréis siempre torturados por los serviles y desconcertantes temores y sospechas de que se os acuse y se descubra que andáis en compañía de piratas, con cuya delación vuestros propios compañeros buscarán procurarse su propio perdón. Porque la experiencia nos ha convencido ya bastante de la veracidad de lo que el orador infiel afirma, a saber, que jamás existió ni podrá existir ninguna amistad real entre delincuentes y villanos; y sabed que incluso las promesas más solemnes, ¡a fe!, así como cualquier juramento pronunciado por piratas, relativo a la asistencia y seguridad mutua, se ha demostrado una y otra vez que resultan inútiles y no les permiten mantener sus viles y perversos planes.

Pero, *en sexto y último lugar*, considerad que si diera la casualidad de que halláis y dais con un asentamiento pacífico y tranquilo en un país extranjero, aun así, ¡qué inquietud en vuestro espíritu y qué severo gusanillo de una conciencia aterradora, que va despertando gradualmente, se apoderará de vosotros en todas vuestras horas de calma, y sobre todo cuando se acerque la muerte, cuando reflexionéis acerca de la eterna miseria a la que estaréis sentenciados en el gran y terrible Día del Juicio! Pues entonces el Señor Jesucristo, a quien con estas vuestras horribles e infames prácticas habéis crucificado de nuevo y expuesto a la vergüenza pública, con solemnidad ha de condenaros al fuego eterno que se concibió para el demonio y sus ángeles, allí donde el remordimiento no muere y el fuego arderá eternamente.

Que estas consideraciones, mis queridos hermanos, ahonden en vuestros corazones y sea como si estuviesen siempre ante vuestros ojos; que, por la gracia de Dios, os disuadan de acarrear la culpa de estos detestables pecados y os aparten de exponeros a los innúmeros peligros de esta vida y la eterna miseria de la que está por venir.⁵

Capítulo 1

Los bucaneros: ladrones y delincuentes legalizados al servicio de la corona

Contenido:

- § *El origen de los bucaneros*
- § *Tortuga*
- § *Los Hermanos de la Costa*
- § *Las costumbres de los bucaneros*
- § *Viviendo entre bucaneros*
- § *El cruel corazón de François l'Olonnais*
- § *La venganza de Bartolomeo el Portugués*
- § *El arte de la atrocidad: Roque el Brasileño*
- § *Los bucaneros y las fuerzas vivas*
- § *Los leñadores de Campeche*
- § *Patentes de corso contra los españoles*
- § *Henry Morgan: rey de los bucaneros y caballero del reino*
- § *Atrocidades en Gibraltar*
- § *La legendaria marcha de Morgan sobre Panamá*
- § *La clase dirigente cambia de perspectiva*
- § *Morgan se vuelve contra los bucaneros*
- § *La destrucción de los bucaneros franceses*
- § *Pirata y caballero*

§. El origen de los bucaneros

Las riquezas del Nuevo Mundo fueron explotadas por primera vez por españoles y portugueses. El oro y la plata de América del Sur, extraídos de las minas y embarcados rumbo a las cortes reales y las casas comerciales de Europa en cantidades ingentes, se convirtieron en una tentación irresistible a

ojos de los rivales de España, desde las coronadas jefaturas de estado hasta los hombres sencillos dispuestos a sacar su propia tajada. Así pues, una variopinta tripulación de hombres anárquicos empezó a infestar las zonas periféricas del imperio español en las Américas. Sin que les pusieran coto ni freno sus propios gobiernos —que contemplaban el aumento de la riqueza hispánica con alarma y envidia—, hombres como sir Francis Drake y sir John Hawkins, además de tantos otros, recibieron en el siglo XVI el encargo de actuar como corsarios en pos de los navíos españoles y sus posesiones. Toda la riqueza usurpada por Inglaterra eran fondos que no llegarían a engrosar el tesoro español; se trataba de un objetivo estratégico, además de un ejercicio de enriquecimiento personal para el monarca y los saqueadores por delegación. Aquellas expediciones, medio militares medio corsarias, deben enmarcarse en lo que un estudioso ha dado en llamar «la prolongada guerra en el mar con España: la batalla del Atlántico, al modo isabelino».⁶

En el siglo XVII, la política colonial del gobierno español declaró que todos los mares y tierras situados al oeste de las Azores y al sur del Trópico de Capricornio eran propiedad española. Cualquier agente al que se descubriera actuando para una potencia extranjera dentro de aquellos límites podría ser castigado con la pena de muerte. Pese a esto, existieron asentamientos permanentes de franceses, holandeses e ingleses por todo el Caribe. En consecuencia, las oportunidades para comerciar con las colonias españolas, mal abastecidas, eran abundantes, siempre y cuando se contase con una actitud de firmeza. Este estado de cosas tan incierto generó una mezcla de comercio furtivo, contrabando y hostilidades locales que concedía un amplio margen de libertad a los piratas y bucaneros, cuyo objetivo consistía en hacer fortuna o tomarla de otros.

En un principio hubo cazadores franceses que habitaron partes del Caribe hasta entonces despobladas, como el interior montañoso de la Hispaniola (la isla que hoy se divide entre los países de Haití y la República Dominicana), y subsistían a base de cazar ganado salvaje y cerdos introducidos por los

primeros colonos españoles. El nombre de «bucaneros» deriva de la práctica de ahumar tiras de cuero y carne de vacuno usando un marco de madera (buccan, en la lengua originaria de los indios arawak). El equivalente francés boucan dio el término boucanier para describir a los cazadores que usaban aquellos marcos en el proceso de cocción de la carne; y de ahí proceden las voces de otras lenguas, como el inglés buccaneer o el español bucanero.

En la década de 1640, muchos de ellos se habían establecido en la isla de Tortuga, en aguas de la costa norte de la Hispaniola y en la nueva ciudad de Puerto Real (o Port Royal), en Jamaica, robando al comercio español que pasaba por allí.

§. Tortuga

Justo por encima de la costa noroccidental de la vieja isla de la Hispaniola — el Santo Domingo de nuestros días— y separada de ella por un estrecho canal de unas cinco o seis millas de ancho, hay una curiosa isleta en forma de joroba que es conocida, por cierto parecido con el animal, como *Tortuga de Mar*¹. No tiene más de veinte millas de longitud y quizá siete u ocho de anchura;² no es más que un trocito de tierra que, visto en un mapa, casi quedaría tapado por la cabeza de un alfiler. Pero desde ese trocito de tierra, como si del centro de una inflamación se tratase, un ardiente fuego de perversidad y crueldad humanas se esparció por el mundo, unido a la lujuria, y extendió el terror y la muerte por todas las Indias Occidentales españolas, desde San Agustín hasta la isla de Trinidad y desde Panamá a las costas del Perú.

Hacia la mitad del siglo XVII, unos cuantos aventureros franceses partieron de la isla fortificada de San Cristóbal en botes y barcas, rumbo al oeste, a descubrir nuevas islas. Tras avistar «con gran alegría» la Hispaniola,

¹ En español en el original. (*N. de la t.*)

² Unos 32 kilómetros de longitud por entre 11 y 13 de ancho. (*N. de la t.*)

desembarcaron y se adentraron en el territorio, donde hallaron grandes cantidades de ganado salvaje, caballos y cerdos.

Las naves que regresaban a Europa desde las Indias Occidentales necesitaban reabastecerse de provisiones y, por encima de todo, en las islas del Dominio Hispánico escaseaba la carne, razón por la cual la conserva de ternera y cerdo iba a resultar altamente beneficiosa, puesto que podría venderse a los barcos que regresaban a sus puertos de origen.

La costa noroccidental de la Hispaniola, situada en la salida más oriental del viejo Canal de las Bahamas, que discurre entre la isla de Cuba y los extensos bancos de las Bahamas, se hallaba prácticamente en la misma vía principal del tránsito naviero. Los pioneros franceses no tardaron en descubrir la doble ventaja que cosecharían con el ganado salvaje: conseguían las piezas sin realizar ninguna inversión y se aprovechaban de un mercado cárnico ya existente. Así que se dirigieron hacia la Hispaniola cargados hasta los topes, reuniéndose allí como una nube de mosquitos e invadiendo toda la zona occidental de la isla. Allí se establecieron y pasaban el tiempo entregados a la caza del ganado salvaje, a su curación y a dilapidar los beneficios reunidos con tanto trabajo en una diversión desenfrenada, para lo cual jamás faltaban oportunidades en las Indias Occidentales de los españoles.

Al principio, los españoles no dieron importancia a ese puñado de franceses que, agotados tras el largo viaje, desembarcaron de sus botes y barcas en la playa y cazaban un buey salvaje o dos para ir aguantando; pero cuando el puñado pasó a ser una docena, y la docena, una veintena, y las veintenas, centenares, la cuestión se convirtió en otra muy distinta y empezaron a oírse iracundas quejas y reniegos entre los colonos originarios.

Pero no fue algo que llegase a inquietar nunca a los despreocupados bucaneros, interesados tan solo en hallar un punto de embarque más adecuado que el que les proporcionaba la isla principal.

Acabaron solventando esta carencia con una partida de cazadores que se aventuraba a cruzar el estrecho canal que separaba la isla principal de

Tortuga. Allí encontraron exactamente lo que necesitaban: un buen puerto, justo en el cruce del Paso de los Vientos con el Canal Viejo de Bahamas; un lugar por cuyos embarcaderos pasarían las cuatro quintas partes del comercio de España con las Indias [...]

Los franceses asumieron la ofensiva gradualmente, a medida que iban fortaleciendo su organización para protegerse entre sí. Entonces cayeron sobre Tortuga y llegó un momento en el que fueron los españoles quienes se vieron expulsados de la isla, como indeseables, y los franceses cantaron victoria.

Tras haberse establecido sólidamente, enviaron a un gobernador a la Tortuga francesa, un tal M. le Passeur, de la isla de San Cristóbal; fortificaron la isla y los colonos —un grupo formado por hombres de dudosa reputación y mujeres de cuya reputación no cabía la menor duda— empezaron a venir por decenas a la isla, porque se decía que los bucaneros gastaban los doblones como si de alubias se tratara, así que aquel era un lugar idóneo para que prosperasen los burdeles y las tiendas de alcohol, y la isla siguió siendo francesa [...]

En poco tiempo, los filibusteros adoptaron las costumbres propias de un negocio regular. Se acordaban estatutos entre el capitán y la tripulación, se cerraban pactos y ambas partes aceptaban los términos de los acuerdos [...]

Muy pronto se dejaron sentir los efectos de este filibusterismo. Los armadores y los exportadores de mercancías tenían que asumir riesgos tan elevados que el comercio español quedó prácticamente anulado en aquellas aguas. Ningún navío se aventuraba a salir del puerto si no era con la escolta de potentes buques de guerra, e incluso así, no siempre se veían libres del acoso [...]

La interrupción del comercio en el Dominio Hispánico había tendido a provocar, de forma natural, que todas las riquezas se acumularan, reunieran y trasladaran a las principales ciudades y poblaciones fortificadas de las Indias Occidentales. En tanto que los botines habían desaparecido del mar,

hubo que cambiar de estrategia: para hacerse con ellos habría que buscarlos en tierra.⁷

§. Los Hermanos de la Costa

Al Caribe fue llegando, de forma progresiva, cada vez una parte mayor del rodio y la echazón oportunista del mundo marítimo occidental, y así se formó una asociación de bucaneros franceses, ingleses y holandeses que se unieron en una confederación bastante laxa y con ciertos tintes protestantes conocida como Hermandad de la Costa. La cofradía aumentó con la incorporación de aventureros, forajidos, soldados de fortuna, desertores, exiliados de diversas nacionalidades (incluidos algunos españoles, portugueses y africanos), esclavos huidos y, por supuesto, algunos piratas declarados.



A los jefes de estos filibusteros se les concedía licencia oficial para atacar navíos y propiedades españolas en representación de los países que se hallaban en guerra con España en aquella zona. En conjunto, los Hermanos de la Costa se regían por códigos de conducta que consagraban la toma de decisiones de forma democrática, los derechos individuales, una jerarquía justa y un reparto equitativo de los beneficios obtenidos a partir del saqueo y el comercio.

Los colonos ingleses empezaron a incluir bajo el término «bucanero» a cualquier pirata y corsario cuya principal ocupación consistiera en atacar los barcos españoles, aunque entre bucaneros y piratas existían ciertas diferencias: la mayoría de los bucaneros no eran hombres de mar, sino que se valían de los barcos como medio de transporte para facilitar su actividad en tierra, así como para llegar hasta los puertos en los que podían vender su botín y comprar mercancías. Puerto Real, en Jamaica, se convirtió en su principal base caribeña, lo que sin duda favorecieron sucesivos gobernadores de la colonia, ávidos de aprovechar y legitimar el espíritu de los bucaneros mediante la concesión de licencias corsarias contra España. Sus ataques eran, a fin de cuentas, la principal fuente de ingresos de Jamaica y su fuerza de defensa extraoficial, todo en uno, sin necesidad de costear una plantilla naval insostenible. En realidad, los bucaneros prestaban servicios como autónomos a los que no hacía falta reconocer como empleados propios. En cuanto los españoles empezaron a proteger sus riquezas en el mar, los bucaneros también empezaron a fijar el punto de mira en un blanco más lucrativo: las ciudades españolas.

§. Las costumbres de los bucaneros

Los bucaneros, franceses e ingleses, tenían unas cuantas costumbres o leyes peculiares que hacían que su extraña sociedad se mantuviera unida. Al parecer, abrigaban ciertas convicciones religiosas firmes, por cuanto leemos que un capitán francés disparó a un bucanero «en la iglesia» por mostrarse

irreverente durante la misa. Ningún bucanero podía cazar o curar la carne en domingo. Ninguna tripulación iniciaba travesía alguna sin antes acudir a la casa del Señor a pedir las bendiciones para su empresa. No había tripulación que, tras regresar a puerto una vez concluido un viaje con éxito, se emborrachase sin antes haber dado las gracias por el maná obtenido. Después de las travesías, se esperaba que los hombres dispusiesen todo su botín en un montón a partir del cual los jefes harían la selección y división. Se invitaba a todos los bucaneros a levantar la mano derecha y jurar que no ocultaban parte alguna del botín. Si, habiendo pronunciado el juramento, se descubría que algún hombre había escondido algo, lo echaban por la borda o lo abandonaban a su suerte en cuanto divisaban tierra firme. Cada bucanero tenía un compañero o camarada con quien lo compartía todo y a quien se traspasarían sus propiedades en caso de fallecimiento; en muchos casos, esta asociación era vitalicia. La estima hacia el compañero solía ser el único sentimiento de ternura que un bucanero se permitía [...]

El agua y los licores fuertes estaban permitidos (en tanto en cuanto los hubiera) con el mismo espíritu liberal. A esta imprudente generosidad acompañaba un abuso no menos imprudente. Así, la carne y la bebida que conseguían con tanta facilidad se gastaban siempre sin cautela. Probablemente, eran pocos los barcos bucaneros que regresaban de un viaje con todas las manos de a bordo íntegras. La norma era «borrachos y hartos, o secos y vacíos, pero al diablo y malditos sean los tacaños»: el dicho del marino mercante americano de nuestros días. Desconocían, en suma, el sentido de la medida; lo que llegaba fácilmente se gastaba muy pronto, porque había más allí donde lo habían encontrado⁸

§. Viviendo entre bucaneros

Alexander Exquemelin (c. 1645-1707) fue contratado por la Compañía Francesa de las Indias Occidentales en 1666 y terminó en Tortuga, donde ejerció como cirujano durante tres años antes de ingresar en la Hermandad

*de la Costa con Henry Morgan e iniciar su andadura como bucanero con el francés l'Olonnais hasta 1674, para luego regresar a Europa y establecerse en Holanda, donde escribió un relato personal sobre los grandes hombres y las acciones de las que había sido testigo de primera línea. Su obra *Den Amerikaensche Zee-Rovers* apareció publicada por primera vez en holandés, entre grandes elogios, en 1678. La primera edición inglesa, *The Buccaneers of America*, se publicó en 1684³. Constituyó el modelo preciso del libro sobre piratas que luego adoptarían numerosos imitadores y sirvió a la vez de inspiración para buena parte de las obras de ficción de los siglos XVIII y XIX. Exquemelin describió en este libro el mundo de los bucaneros visto desde dentro: su organización, la división equitativa del trabajo y las recompensas, cómo se mantenían y las condiciones cotidianas de la vida en el mar y en tierra.*

* * * *

Cuando un bucanero va a hacerse a la mar, lo hace saber a cuantos quieran navegar con él. Suben a bordo cuando todos están dispuestos, esto es, cuando cada uno se ha encargado de conseguir las armas, la pólvora y las balas que necesitará durante la travesía.

En el barco, lo primero es deliberar hacia dónde dirigirse con el fin de aprovisionarse de comida. Esto quiere decir carne, porque no comen nada más durante sus viajes, a menos que consigan otros productos alimenticios de los españoles.

La carne es ora de cerdo ora de tortuga, que también se conserva en salazón. En ocasiones también saquean los que los españoles llaman *corrales*, rediles en los que quizá guardan un millar de cabezas de cerdos

³ La primera versión en castellano se debió a la pluma del Dr. Alonso de la Buena Maison, que tradujo la obra del flamenco, y se publicó con el título de *Piratas de la America y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales*, impreso en Colonia Agrippina, en casa de Lorenzo Struickman, en 1681; hay varias reediciones modernas. (N. de la t.).

domésticos. Los ladrones acuden de noche, dan con la casa del granjero que cuida a los cerdos y lo sacan de la cama. A menos que les entregue todos los animales que le piden, lo cuelgan sin piedad.

Cuando estos ladrones tienen que procurarse su propia caza, encargan la tarea a un cazador de su misma nacionalidad que disponga de una partida de perros de caza y le permiten quedarse con la parte de lo obtenido que ellos consideran adecuada. Unos cuantos acompañan al cazador para ayudarlo con el proceso de salazón y ahumado de la carne, mientras otros permanecen a bordo para mantener la nave en buenas condiciones de navegar: carenan el barco, lo calafatean y realizan todas las labores necesarias. Cuando la partida de caza ha terminado de salar la carne que consideran suficiente para el viaje, la llevan al barco y allí la amontonan dentro de la bodega, con el lastre.

Cada día preparan dos comidas con esta carne, sin racionarla. Cuando está hervida, retiran la grasa del caldero y la colocan en calabacitas, para luego mojar la carne en ella. La comida consiste en un solo plato que, en muchas ocasiones, sabe mejor que el yantar de la mesa de un caballero. Al capitán no se le permite comer más ni mejor que al más humilde del barco. Si tienen noticia de que el plato del capitán está mejor servido que el suyo propio, los hombres cambian su comida por la del capitán.

Cuando las provisiones están a bordo y el barco, preparado para zarpar, los bucaneros deciden de común acuerdo votar cuál ha de ser su destino. Redactan, también, un acuerdo o *chasse partie* en el que especifican qué se quedará el capitán para sí mismo y qué guardarán para uso de la nave. Por lo general, suelen realizar el acuerdo en los siguientes términos. En caso de hacerse con una presa, en primer lugar se deducirán del capital total las siguientes cantidades. El cazador percibirá un pago de unos 200 reales de a ocho. El maestro de ajá, en concepto de los trabajos de reparación y equipamiento de la nave, percibirá entre 100 y 150 reales de a ocho. El

cirujano, por sus servicios médicos, obtendrá una paga de 200 o 250 reales de a ocho, dependiendo del tamaño del barco.

A continuación venían las indemnizaciones acordadas para quienes pudieran haber perdido un miembro o sufrido otras heridas. Recibirían las siguientes compensaciones: por la pérdida del brazo derecho, 600 reales de a ocho o seis esclavos; por un brazo izquierdo, 500 piezas de a ocho o cinco esclavos; la pérdida de una pierna derecha también valía la compensación de 500 reales de a ocho o cinco esclavos; una pierna izquierda, 400 reales o cuatro esclavos; un ojo, 100 reales o un esclavo, y lo mismo se destinaba a la pérdida de un dedo. Si un hombre quedaba con un brazo inútil, recibiría lo mismo que si se lo hubieran amputado y si la víctima había padecido heridas internas de gravedad que le obligaran a llevar algún tubo metido en el cuerpo, entonces percibiría 500 reales de a ocho o cinco esclavos en compensación.

Una vez se habían retirado estos fondos del capital común, el resto del botín se dividiría en tantas partes como hombres hubiera en el barco. El capitán se llevaba el equivalente a cuatro o cinco partes. El resto lo compartirían de forma igualitaria entre todos los demás hombres; los niños obtendrían la mitad que los hombres.

Cuando tomaban un barco, los hombres decidían si el capitán debía quedarse con él o no; si la presa era mejor que su propia nave, se la llevarían y prenderían fuego a la anterior. Al robar un barco, nadie debía saquearlo y quedarse el botín para él solo. Todo lo que obtuvieran —dinero, joyas, piedras preciosas y otros productos de valor— debían compartirlo entre todos, sin que ningún hombre disfrutase de un solo penique más que la parte que le correspondía. Para impedir los engaños, antes de distribuir el botín, todos tenían que jurar sobre la Biblia que no se habían guardado nada que tuviera el más mínimo valor, ya fueran sedas, lino, oro, plata, joyas, lana, ropas o munición, de entre todo lo recogido. Y si se descubría que algún

hombre había realizado un juramento en falso, sería desterrado de la comunidad pirata y jamás podría volver a formar parte de su tripulación. Los bucaneros son extremadamente leales y están dispuestos a ayudarse los unos a los otros. Si un hombre no tiene nada, los otros le prestarán lo necesario a crédito hasta que pueda devolverlo. También cuidan de que entre ellos se haga justicia. Si alguien sostiene una pelea y mata a su oponente a traición, lo colocan frente a un árbol y es fusilado por el hombre que él mismo haya escogido. Pero si ha dado muerte al contrario como corresponde a un hombre de honor —esto es, dándole tiempo a cargar el mosquete y sin dispararle por la espalda—, sus camaradas lo dejarán marchar. Usan el duelo para solventar las disputas.



Cuando han apresado un barco, los bucaneros dejan a los prisioneros en la costa en cuanto les resulta posible, aparte de los dos o tres que se quedan a bordo para realizar tareas de la cocina y otras de las que ellos no se ocupan, y luego los liberan transcurridos dos o tres años. Es frecuente que estos ladrones del mar hagan escala en una u otra isla en busca de alimentos frescos; suele tratarse de islas que quedan en aguas de la costa sur de Cuba. Allí arrastran su barco hasta la playa para proceder al carenado. Todos bajan

a tierra y plantan sus tiendas, y se turnan para realizar expediciones de saqueo en sus canoas. Toman como prisioneros a los pescadores de tortugas de Bayamo, pobres gentes que pescan y venden las tortugas como medio de vida, para alimentar a sus esposas e hijos. Una vez apresados, estos hombres tienen que cazar las tortugas para los ladrones mientras estos permanezcan en la isla. En el caso de que los piratas pretendan navegar a lo largo de una costa en la que abundan los galápagos, se llevarán a los pescadores con ellos. Los pobres desdichados se ven obligados a permanecer lejos de sus esposas y sus familias durante cuatro o cinco años, sin saber si están vivos o muertos.

La ocupación principal de los bucaneros es hacer puntería y mantener las armas limpias. Utilizan un buen armamento, como pistolas y mosquetes. Estos miden un metro y cuarenta centímetros y disparan con balas de entre 16 y una libra de plomo. Usan cartuchos, un cartucho que puede contener treinta balas y que siempre llevan consigo, de modo que jamás están desprevenidos.

Cuando ya han pasado suficiente tiempo en un sitio, deliberan acerca de hacia dónde deberían dirigirse para probar suerte. Si por azar algún hombre está familiarizado con alguna costa en particular en la que hay tráfico comercial, les presta sus servicios. Los barcos comerciales navegan a distintos lugares según las estaciones del año, puesto que no siempre se puede llegar a todos los puertos de esta región debido a los vientos y las corrientes. Las gentes de Nueva España y Campeche llevan a cabo la mayor parte del comercio en invierno, en barcos que parten de Campeche hacia las costas de Caracas, Trinidad y Margarita, puesto que los alisios del noreste no permiten realizar estos viajes en verano. Cuando llega el verano, regresan con sus barcos a casa. Los corsarios, conocedores de los lugares por los que han de navegar, permanecen al acecho, esperándoles.⁹

§. El cruel corazón de François l'Olonnais

François L'olonnais (c. 1635-1668)⁴ llegó a las costas del Caribe en la década de 1650 tras suscribir un contrato que lo obligaba a servir en las colonias. En 1660 venció el acuerdo y se marchó en busca de fortuna por las diversas islas. Tras desembarcar en la Hispaniola se unió a los bucaneros y como tal se ocupó de dar caza a los barcos del Caribe español y el Dominio Hispánico.



Al poco protagonizó los primeros asaltos contra puertos y ciudades españolas, junto con algunas escenas de tortura particularmente brutales con sus prisioneros.

Lo apodaron como la «plaga de los españoles»; disfrutaba provocando los peores sufrimientos a las víctimas rebeldes, despedazándolas y quemándolas vivas. Se contaba que también gustaba de practicar la reata con los

⁴ En inglés, el epíteto se transcribe con cierta frecuencia como *l'Ollonais* (así lo recogía el autor) y antaño también como *l'Olonois*; pero es un gentilicio de Les Sables d'Olonne. (N. de la t.).

cautivos: envolvía la cabeza de sus prisioneros con una cuerda anudada que iba retorciendo con un palo hasta que la presión les hacía saltar los ojos. En una de sus últimas aventuras antes de morir, recluta a setecientos bucaneros para preparar una expedición contra las ciudades venezolanas de Puerto Cabello y San Pedro. De camino entre ambas, cayó en una emboscada tendida por una nutrida fuerza de soldados españoles.

* * * *

Del mismo modo, hicieron prisioneros a muchos habitantes y les infligieron las más inhumanas crueldades que jamás hayan inventado siquiera los gentiles, sometiéndolos a las torturas más crueles que imaginar pudieron. Tenía por costumbre l'Olonnais, una vez atormentados los inconfesos, cortarlos en pedazos de inmediato con su escarcina y arrancarles la lengua, ansioso por realizar esta práctica, si podía, sobre todos los españoles del mundo [...]

Habiendo perecido todos los prisioneros, excepto dos (a los que reservaron para que les mostrasen lo que anhelaban ver), se encaminaron desde allí hacia la ciudad de San Pedro, a diez o doce leguas de Puerto Cavallo [*sic*], con trescientos hombres a los cuales dirigía el propio l'Olonnais [...] Habiendo recorrido tres leguas del camino, se encontraron con una tropa de españoles que permanecían emboscados aguardando su llegada. Los atacaron con todo el coraje imaginable pero acabaron sufriendo una derrota total. Pese a que al principio se comportaron con gran gallardía, no pudieron resistir la furia de los piratas y se vieron obligados a abandonar y salvarse con la huida; dejaron a sus espaldas bastantes piratas muertos y algunos heridos, y quedaron también unos cuantos de su bando, mutilados. A estos, l'Olonnais los mató sin compasión, después de haberles preguntado lo que consideró necesario para su objetivo.

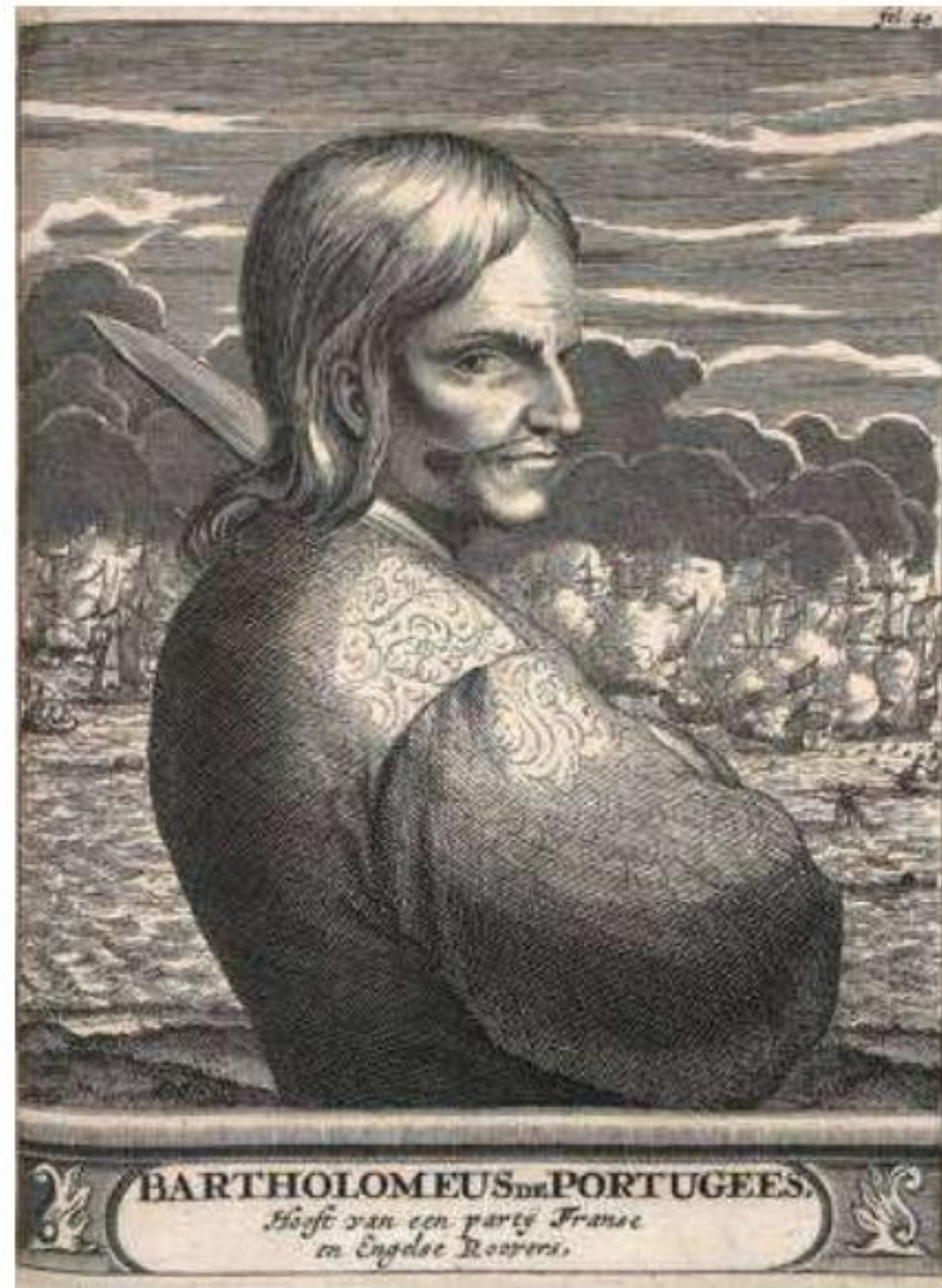
Todavía quedaban unos pocos prisioneros que no estaban heridos. A estos, l'Olonnais les preguntó si más adelante había de hallar a más españoles emboscados, a lo que ellos respondieron que sí. A continuación, mandó que los llevasen ante su presencia, uno por uno, y de este modo les fue preguntando si no existía otro camino para llegar a la ciudad que no fuera aquel; pretendía esquivar, si era posible, aquellas emboscadas. Pero todos sin excepción le respondieron que no conocían ningún otro. Tras haberlos interrogado a todos y haber descubierto que no podían indicarle otra vía, l'Olonnais se vio presa de un ímpetu furibundo, desenvainó su alfanje y le rajó el pecho a uno de aquellos pobres españoles; a continuación le arrancó el corazón y empezó a morderlo y roerlo con los dientes, como un lobo hambriento, mientras les decía a los demás: «Os serviré como a él si no me indicáis otra vía» [...]

Al final se vio obligado a regresar por el mismo camino, profiriendo con gran cólera e indignación juramentos y amenazando: *Mort Dieu, les espagnols me le payeront* («Por la muerte de Dios, los españoles me la pagarán»)¹⁰.

§. La venganza de Bartolomeo el Portugués

Bartolomeo el Portugués fue un astuto —aunque desafortunado— bucanero luso que saqueó las naves españolas durante la década de 1660. Hombre resuelto a recurrir a los extremos para salvaguardar su propia seguridad, es bien conocido en los anales bucaneros por haberse librado de las mazmorras españolas saltando por la borda y dejándose arrastrar luego por la corriente, agarrado a unos cuantos barriles de vino sellados; no sabía nadar. Luego emprendió un increíble viaje atravesando los mares hacia el Golfo Triste⁵, para unirse a otra banda de bucaneros. No satisfecho aún con todo esto, tomó una canoa y veinte hombres para ofrecer a sus antiguos captores una visita sorpresa.

⁵ Cerca de la venezolana Puerto Cabello. (N. de la t.).



* * * *

Un hombre al que se conocía como Bartolomeo el Portugués navegaba desde Jamaica en un bajel dotado de cuatro cañones y treinta hombres. Al doblar el cabo de Corrientes, en la isla de Cuba, avistó una nave que se aproximaba; venía de Maracaibo y Cartagena con rumbo a La Habana y de allí a la Hispaniola. Aquella nave disponía de veinte cañones y otro armamento y estaba ocupada por setenta personas entre pasajeros y tripulación. Los bucaneros decidieron abordarla y llevaron a cabo su intento con gran coraje, pero fueron derrotados por los españoles, que demostraron gran valor. La segunda vez que lo intentaron, consiguieron hacerse con la nave a costa de perder a diez hombres y contabilizar cuatro heridos, aunque los españoles contaban todavía con cuarenta hombres vivos, entre los sanos y los heridos.

Los bucaneros no pudieron regresar a Jamaica con los vientos en contra, de modo que decidieron dirigirse hacia cabo San Antonio (en el extremo occidental de Cuba), pues andaban escasos de agua.

Cerca del cabo se encontraron con tres naves que venían de Nueva España y llevaban rumbo a La Habana. Aquellos barcos se les colocaron al lado y los obligaron a entregar su botín, además de llevarse a todos los prisioneros. Aquello no supuso a los bucaneros poco pesar, pues entregaban un preciadísimo botín; el barco iba cargado con 120.000 libras de cacao y llevaba 70 000 reales de a ocho.

A los dos días de su captura, un terrible vendaval separó a las tres naves y el barco mercante en el que estaban apresados los bucaneros terminó en Campeche. Varios comerciantes subieron a bordo de la nave para dar la bienvenida al capitán. Aquellos hombres conocían a Bartolomeo, el jefe de los ladrones, porque ya antes había sembrado el caos en aquella costa asesinando a sus gentes e incendiando sus casas.

Al día siguiente, los funcionarios de la justicia de la ciudad subieron a bordo y solicitaron al capitán que entregase a los bucaneros, una demanda a la que no se atrevió a negarse. Pero como las gentes de la ciudad temían que el jefe de los piratas tal vez consiguiera zafarse de ellos —como había sucedido ya en tantas ocasiones—, hicieron que Bartolomeo permaneciera a bordo de la nave mientras construían un cadalso del que colgarlo a la mañana siguiente. Bartolomeo hablaba bien el español y oyó a los marineros murmurar sobre la ejecución. De inmediato empezó a buscar una forma de salvarse. Tomó dos toneles de vino vacíos y los relleno de corcho hasta los topes. Aquella noche, cuando todo el mundo dormía excepto el centinela que lo vigilaba, Bartolomeo hizo cuanto pudo para convencerlo de que se fuese a su hamaca. Pero como aquel no mostraba la menor intención de hacerlo, Bartolomeo decidió degollarlo, y así lo hizo en efecto, sin darle tiempo siquiera a gritar. Al punto, Bartolomeo descendió hasta el agua con los dos toneles y con su ayuda logró nadar hasta la costa. Se dirigió hacia la selva,

se adentró en ella y permaneció allí tres días antes de tomar ninguna decisión.



A primera hora de la mañana siguiente, los soldados bajaron a la costa a patrullar por donde creían que podría estar ocultándose. Él observaba sus movimientos desde su refugio en el bosque y solo cuando aquellos regresaron a la ciudad inició él la ruta por la costa, en dirección al Golfo Triste (situado a unas treinta leguas de Campeche). Por fin alcanzó su destino, tras un viaje de catorce

días, para nada exento de las penalidades del hambre, la sed y otras incomodidades. No se atrevía a tomar el camino principal por miedo a caer en manos de los españoles. Durante cuatro días se movió penosamente por entre la espesura de los árboles que crecían a lo largo de la costa, que hundían tantas raíces en el agua como elevaban ramas a lo alto, sin poner un pie en tierra. En estos cuatro días, no tuvo más que una calabaza de agua y no comió más que los bígaros que arrancaba de las rocas.

Por si no tenía suficiente, se vio obligado a atravesar varios ríos, aunque apenas sabía nadar; pero un hombre desesperado por salvar la vida asume riesgos inimaginables para los demás. Encontró un tablón de madera viejo que había llegado hasta la playa, con unos cuantos clavos grandes que sobresalían. Los dobló a martillazos con ayuda de unas piedras y luego afiló las puntas hasta que pudo cortar con ellas; entonces cortó unas trepadoras con las que ató las diversas piezas de madera que había reunido, construyéndose así una balsa con la que atravesar los ríos.

Al final llegó a Triste, donde encontró un barco de bucaneros que venían de Jamaica. Cuando les hubo contado sus aventuras, los apremió para que le prestasen una canoa y veinte hombres, para lanzar un ataque sorpresa por la noche sobre aquel barco en el que había estado prisionero y que

permanecía anclado en Campeche. Los bucaneros se avinieron. Al cabo de ocho días, Bartolomeo y sus veinte hombres llegaron a altas horas de la noche al puerto de Campeche y, sin perder un segundo ni pronunciar una palabra, abordaron la nave. Los hombres que estaban en el barco creyeron que se trataba de una de las canoas de la ciudad, que llevaba material de contrabando; pero no tardaron en descubrir su error, en cuanto los bucaneros saltaron al barco y se hicieron con él. De inmediato, los ladrones cortaron el cabo del ancla y zarparon. Todavía quedaba bastante mercancía a bordo, aunque ya habían descargado el oro.

Bartolomeo el Portugués olvidó entonces las penalidades que había sufrido, porque disponía otra vez de una buena embarcación y tenía grandes esperanzas de alcanzar buena fortuna. Pero justo en el momento en que creía haber superado todas las dificultades, la mala suerte que le perseguía sin tregua lo abatió de nuevo, al poco tiempo. Había puesto rumbo a Jamaica y navegaba en la zona de la Isla de los Pinos, hacia el sur de Cuba, cuando su barco encalló en los arrecifes de Los Jardines, durante una tormenta con viento del sur. Con amargo dolor, él y sus hombres tuvieron que abandonar la nave y huir en canoa hacia Jamaica. No se quedaron allí mucho tiempo, sino que pronto estuvieron dispuestos para zarpar en busca del botín; pero la fortuna siempre iba en contra del Portugués. Asaltó violentamente a los españoles sin conseguir demasiados beneficios de los saqueos, porque yo lo vi morir sumido en la mayor desdicha del mundo.¹¹

§. El arte de la atrocidad: Roque el Brasiliano

Roque o Roche El Brasiliano era un holandés de nacimiento que se hizo famoso por sus orgías etílicas y por la cruel práctica de asar a los españoles, vivos, ensartados en una varilla.

* * * *

Vive todavía en Jamaica un bucanero cuyas hazañas no han sido menos audaces. Nació en Groninga y vivió durante mucho tiempo en Brasil, pero cuando los portugueses reconquistaron aquel país de manos de los holandeses, fueron varios los colonos que tuvieron que abandonarlo. Algunos se fueron a Holanda, otros a las islas inglesas o francesas, y unos pocos más se trasladaron a las Islas Vírgenes. Este hombre fue a Jamaica y, sin saber qué otra cosa podía hacer, se unió a los bucaneros, que lo bautizaron como Roque el Brasileño («el brasileño»). Primero se embarcó como marinero sin grado, pero pronto se hizo popular entre la tripulación. Se formó en torno a él un grupo de hombres descontentos que se separaron del capitán tras tomar un bajel y nombrar a Roque capitán de la nueva nave.

Al poco tiempo apresaron un barco de Nueva España, cargado de dinero, y lo llevaron a Jamaica. Roque adquirió un gran renombre después de esta hazaña y acabó por convertirse en un hombre tan arrojado que hacía temblar a toda Jamaica. Carecía de autocontrol y solía dejarse arrastrar por ataques de furia repentina. Durante sus borracheras, deambulaba por la ciudad como un loco. Podía arrancar la pierna o el brazo del primero con el que se cruzaba, sin que nadie más se atreviese a intervenir, pues actuaba como un maníaco. Cometió las peores atrocidades imaginables contra los españoles. A unos cuantos los ató o los ensartó en estacas de madera para luego asarlos vivos entre dos fuegos, como un cerdo de matanza; y todo porque se negaban a mostrarle el camino hacia las porquerizas que deseaba saquear.

En cierta ocasión, navegaba tras una presa por la costa de Campeche cuando su barco quedó atrapado en medio de una tormenta. Él y su tripulación tuvieron que abandonar la nave y dirigirse a la costa, sin poder rescatar nada más que los mosquetes y algo de pólvora y balas. Este suceso se produjo entre Campeche y Triste. Entonces se dirigieron con premura hacia el Golfo Triste, un lugar donde era habitual que los bucaneros llevasen a reparar sus naves. Transcurridos tres o cuatro días se sentían agotados por el hambre, la sed y las penalidades del trayecto, hasta el punto en que apenas podían dar

un paso más; pero lo peor era que estaban siendo objeto de vigilancia por parte de un grupo de la caballería española, formado por un centenar de hombres que por mera casualidad recorría aquella misma ruta. El capitán Roque apremió a sus compañeros y gritó que no tenía ninguna intención de rendirse, sino que antes prefería morir que ser apresado por los españoles. Los ladrones eran en total treinta, todos bien armados, y habiéndoles infundido nuevos ánimos su capitán, decidieron morir con él antes que claudicar. Mientras tanto, los españoles se dirigían hacia ellos cabalgando con energía. Los piratas dejaron que se aproximasen hasta que no podían fallar el tiro y todas sus balas acertaron en el blanco. La batalla se prolongó durante una hora, cuando los españoles supervivientes decidieron huir. Los bucaneros dieron muerte a los españoles heridos sin más dilación y tomaron sus caballos y la comida que llevaban encima. Al fin podían proseguir el camino con mayor comodidad, sin haber perdido más que a dos compañeros, además de a dos heridos.

Cabalgaron a lomos de los caballos por el camino de la costa y antes de llegar al golfo vieron un bajel español que había fondeado en la costa para talar madera. Los piratas se retiraron y enviaron a seis de los suyos para que, como avanzadilla, espiasen los movimientos del enemigo. Por la mañana, cuando los españoles bajaron a tierra, aquellos hombres tomaron su canoa, subieron a bordo, remaron hasta la nave y la apresaron. Como en el barco encontraron provisiones escasas, mataron a unos cuantos caballos y salaron la carne con la sal que habían hallado a bordo, para sobrevivir con ello hasta que diesen con algo mejor.

No había pasado mucho tiempo cuando los bucaneros capturaron una nave que procedía de Nueva España, cargada de carne y bastantes reales de a ocho; se dirigía hacia Maracaibo para comprar cacao. El capitán Roque fue hasta Jamaica con su botín y allí fanfarroneó y se pavoneó ante sus compañeros hasta fundir todo lo obtenido. Porque así es como viven estos bucaneros: cosa que apresan, cosa que liquidan. Mientras queda algo de

dinero por gastar, se entregan a los dados, las prostitutas y la bebida. Algunos pueden desprenderse de dos o tres mil reales de a ocho en un solo día, y al día siguiente no tienen ni dónde caerse muertos. Yo he visto en Jamaica cómo un hombre le entregaba a una puta quinientos reales de a ocho solo por verla desnuda. Así es, y como esta podría narrar muchas otras impiedades.

Mi propio capitán tenía por costumbre comprar un tonel de vino y lo dejaba en medio de la calle, con la tapa hundida, y se quedaba bloqueando el paso. Todo transeúnte que pasaba por allí tenía que beber con él, o lo hubiera matado de un tiro con la pistola que llevaba en la mano. En una ocasión, compró un tonel de mantequilla e iba lanzando el contenido a todo aquel que se aproximaba, embadurnándoles las ropas o la cabeza, según los alcanzara. Los bucaneros se muestran generosos con sus camaradas: si alguno no tiene nada, los otros acudirán en su ayuda. Los taberneros les conceden abundante crédito, pero en Jamaica no hay que confiar demasiado en esta gente, porque no es extraño que lo vendan a uno a costa de una deuda; ya he visto cómo sucede en bastantes ocasiones. Incluso aquel hombre del que he estado hablando, el que le dio a la puta tanto dinero por verla desnuda y que por entonces disponía de unos tres mil reales de a ocho; ese mismo hombre, al cabo de tres meses, fue vendido por sus deudas, por obra de otro tipo en cuya casa se había gastado la mayoría del dinero.

Pero retomemos nuestra historia. El capitán Roque dilapidó el dinero en poco tiempo y se vio obligado a lanzarse otra vez a la mar con sus compañeros. Regresó a la costa de Campeche, la zona en que actuaba habitualmente. Transcurridos apenas catorce días, zarpó en una canoa para reconocer el tráfico de barcos en el fondeadero de Campeche, por si pudiera hacerse con alguna nave. Pero su mala fortuna decretó que fuera él la presa de los españoles, junto con su canoa y otros diez camaradas.

Al punto lo llevaron ante el gobernador, que lo encerró en un agujero oscuro con alimentos muy escasos. Aquel mandatario lo hubiera colgado de muy

buena gana, pero no se atrevió, puesto que el bucanero le había tendido una hábil treta. Le escribió una carta al propio gobernador, simulando que se debía a la pluma de sus camaradas, los otros bucaneros, en la que estos amenazaban con mostrarse absolutamente inmisericordes con todos cuantos españoles pudieran apresar en el futuro, si acaso el gobernador causaba algún daño a Roque.

Aquel representante de la autoridad, al recibir semejante misiva, temió que le tocara compartir ese mismo destino, porque anteriormente Campeche estuvo a punto de caer en manos de los ladrones del mar, cuando estaban capitaneados por un tal Mansvelt que había sido un famoso bucanero de Jamaica. En consecuencia, el gobernador decidió mandar al capitán Roque a España, con los galeones. En cuanto a los bucaneros, les hizo prometer bajo juramento que jamás retomarían la piratería, amenazándolos a su vez con ahorcar a Roque, sin piedad, si volvía a caer otra vez en sus manos.

Al poco tiempo de llegar a España, el capitán Roque ya estaba buscando la ocasión de regresar a Jamaica. Durante el viaje desde las Indias Occidentales, había ganado quinientos reales de a ocho mediante la pesca, con los que compró ropas y otros productos de necesidad, y volvió a la isla. A su vuelta, empezó a ocuparse de los saqueos con más ingenio y audacia que nunca, aplicando toda su energía a cuantas hazañas prometieran causar daño a los españoles.

Estos, viendo que no había forma de librarse de los bucaneros, terminaron reduciendo el número de viajes; pero tampoco sacaron de ello buen provecho, pues cuando los bucaneros no podían apresar sus naves en el mar, se reunían en tierra y saqueaban muchos pueblos y ciudades.¹²

Los piratas en el puerto

*Los Piratas necesitaban desembarcar en la costa de forma regular.
La mayoría de las labores de mantenimiento necesarias en un barco*

pirata podían llevarse a cabo en el mar, pero las reparaciones más importantes, así como el carenado, solo podían desarrollarse en un puerto seguro. En tierra, además, podían vender a los comerciantes locales los cargamentos y las mercancías robadas. Una parte de los beneficios se dedicaría al reaprovisionamiento de la nave, en preparación del próximo viaje. Era razonable que los piratas buscasen ese refugio en lugares donde fuesen bien acogidos, o bien donde hubiera un buen surtido de provisiones naturales, alimentos, madera disponible, etc. Las sedes piratas también debían hallarse razonablemente cerca de las rutas comerciales y a salvo del ataque de sus perseguidores. Durante la Edad Dorada hubo varios lugares que cumplían estos requisitos y que atraían a un buen número de piratas y otros bellacos: Tortuga, Puerto Real, Jamaica, la bahía de Honduras, Madagascar, Nueva Providencia, las Bahamas y Charleston, en territorio de Carolina. Todos ellos eran importantes centros de vicio. Nueva Providencia era famoso como lugar seguro para los piratas incluso antes de que se estableciera como colonia oficial en la década de 1670. Henry Avery fue recibido con los brazos abiertos cuando arribó en 1696 con el botín que había robado al Ganj-i-Sawai en el océano Índico. Transcurridos tres años desde que Woodes Rogers llegara allí en 1717 con la intención de limpiar la zona, aún se hablaba de Providencia como «lugar de reunión general de los piratas, donde tienen una fortificación y un enorme almacén de pólvora y otros productos y donde acuden a gastar su dinero con las negras portuguesas».¹³

Tras repartirse las ganancias, y después de limpiar y reaprovisionar el barco, la mayoría de los piratas dedicaba el tiempo pasado en tierra a vivir un ensueño de alcohol, juego y peleas, junto con el consuelo que les ofrecieran las mujeres libertinas de la zona.

* * * *

El pirata siente una gran inclinación por las mujeres y el vino, y cuando no está entregado al saqueo, sigue agitado y enloquecido por los embriagadores licores y pasa las horas de forma disoluta, cantando antiguas tonadas con estribillos como este:

*Apura ese vaso, espíritu audaz,
y muévase el mundo tal cual se le antoje;
retumben los cielos, aúlle el diablo,
tú apura tu vaso y vuelve a llenarlo.*

De este modo, pasa las horas de asueto entre juergas salvajes y extravagantes, por los majestuosos bosques de palmeras y los espléndidos bosques de la zona tórrida y entre las plantaciones aromáticas y de hermosa floración de toda esa región. Dispone de frutas deliciosas que degustar y, como compañeras, toma a las sencillas hijas de África y las Indias. Hay que suponer que se deleita en esta alocada carrera suya.¹⁴

§. Los bucaneros y las fuerzas vivas

Los Corsarios —hombres que navegaban por cuenta propia, como portadores de una patente de corso contra los enemigos de la Corona— representaban un método barato para atacar las naves de un rival y tenían la ventaja adicional de que era fácil desprenderse de ellos. Los hombres con inclinación a la piratería guardaban una relación algo compleja con la autoridad; andaban siempre en la cuerda floja y era fácil que, en la misma travesía, hubieran traspasado la frontera de la legalidad por ambos lados. En épocas de guerra, los gobiernos gustaban de los piratas, pues eran una forma económica de desplegar una potencia naval y desarrollar ofensivas anfibias,

sin necesidad de mantener un nutrido y dispendioso cuerpo de marina. Los «corsarios» ofrecían un servicio a las autoridades, que les encargaban atacar a los enemigos de la Corona británica; un enemigo que era habitualmente español, en aquella época, pero también se asaltaba a los monarcas franceses y, en menor medida, a los intereses de Holanda. Ponían sus propios barcos y reclutaban a sus hombres a cambio de una parte en los beneficios. Pero en tiempos de paz, esos mismos corsarios, consumidos por la falta de oportunidades para conseguir botines legítimos en nombre de las autoridades, podían convertirse fácilmente en piratas declarados. Al fin y al cabo, una comunidad de mar que había crecido durante la guerra disponía de opciones limitadas en época de paz, y a un hombre no le costaba demasiado distraerse del camino recto pensando en lujosas presas, si se veía privado de su forma de vida habitual ya fuera por falta de trabajo o porque se trataba de una época de paz.

A principios de 1666, la Corona inglesa seguía mostrándose reticente a aprobar las cartas de marca contra los españoles en Jamaica. Desde la administración de la isla, por otra parte, se respiraba cierta ansiedad por actuar en connivencia con los bucaneros, permitiéndoles prestar sus servicios, y se adujo una docena de razones que justificaban la contratación de estos hombres para proteger e incrementar los intereses de su colonia, carente de recursos propios contra la fuerza de España. La flota inglesa mencionada la constituían diez bucaneros a las órdenes del holandés Edward Mansvelt (o Mansfield, tal como se lo conocía entre los habitantes de habla inglesa), uno de los jefes de la Hermandad de la Costa, nacido en Curaçao.

* * * *

22 de febrero de 1666

Presentes: el gobernador sir Thomas Modyford, el comandante general Thomas Modyford, los tenientes coroneles John Cope, Robert Bindloss,

William Ivy, Robert Freeman y Thomas Ballard, el comandante Thomas Fuller y el coronel Henry Archbold.

Se ha resuelto que es en interés de la isla conceder patentes de corso contra los españoles:

1. Porque eso proporciona a la isla muchos productos necesarios a bajo precio.
2. Reabastece la isla de moneda, oro y plata, cacao, madera de campeche, pieles, sebo, tintes índigo y carmín, y muchos otros productos que animan a los hombres de Nueva Inglaterra a traer sus provisiones e impulsan a muchos comerciantes a fijar su residencia en Puerto Real.
3. Ayuda a los colonos de las plantaciones más pobres con la venta de provisiones a los buques de guerra.
4. Ha permitido, y permitirá, que muchos hombres compren esclavos y establezcan plantaciones, como Harmenson, Brimacain y otros tantos que ahora disponen de haciendas considerables.
5. Cada año atrae de las Islas de Barlovento a varios centenares de ingleses, franceses y holandeses, buena parte de los cuales termina convirtiéndose en colono.
6. Es la única forma de evitar que los bucaneros de la Hispaniola, Tortuga y los puertos Sur y Norte de Cuba se conviertan en sus enemigos e infesten sus plantaciones.
7. Constituye un importante seguro para la isla el hecho de que los buques de guerra intercepten con frecuencia las noticias españolas y brinden esta información al gobernador, cosa que suelen hacer a menudo desde la época del coronel D'Oyley.
8. Estos buques de guerra proporcionan beneficios cuantiosos a Su Majestad y Su Alteza Real, del 15 por 100 y el 10 por 100.
9. Mantienen ocupados a muchos artificieros bien capacitados en Puerto Real y en otros lugares, con sueldos extraordinarios.

10. Sea cual sea su botín, una parte muy razonable la destinan a fortalecer sus viejos navíos, que con el tiempo llegarán a ser imponentes.
11. Gozan de una gran reputación en esta isla y son el terror de los españoles, y hacen que entre la población el ánimo sea militar y elevado.
12. Parecen ser la única forma de acabar obligando a los españoles a practicar un comercio libre, después de que muestras de amabilidad de todo tipo no hayan logrado suscitar un buen entendimiento entre vecinos, por más que se retiraron todas las antiguas patentes de corso y no se han concedido nuevas hasta ahora, y se les han restituido muchos de sus navíos; aun así perseveran en todos sus actos hostiles, tomando nuestros barcos y asesinando a nuestros hombres, obligándoles a trabajar en sus fortificaciones y luego mandándolos a España; y hace muy poco tiempo le negaron a una flota inglesa, que debía dirigirse a las colonias holandesas, madera, agua y provisiones. Por todas estas razones se concluye de manera unánime que la concesión de las mencionadas patentes de corso conduciría de forma extraordinaria al fortalecimiento, la conservación, el enriquecimiento y el progreso de la colonia de esta isla.¹⁵

* * * *

Durante la década de 1660, varios bucaneros aprovecharon a título personal este antagonismo anglo hispano en el Caribe y, en ocasiones, se vieron implicados de forma directa junto con las fuerzas navales en operaciones sufragadas por la Corona contra ciudades y pueblos españoles. En octubre de 1662, el capitán de la marina Christopher Myngs tomó la importante ciudad de Santiago de Cuba a la cabeza de más de mil bucaneros, entre los que se encontraba un tal Henry Morgan; todos ellos destruyeron por completo el

Castillo del Morro y atacaron la ciudad de Campeche, famosa por los árboles del mismo nombre, cuatro meses después.

§. Los leñadores de Campeche

William Dampier (1651-1715) fue capitán de barco, bucanero, explorador, naturalista instintivo y escritor, además de ser el primer hombre que dio la vuelta al mundo en barco por tres veces. Había visto muchas cosas en el mar, sobre todo en compañía de los bucaneros, y el libro que nos legó es uno de los relatos de aventuras y exploradores más intensos jamás escritos. El autor se estrenó en el mar a la edad de catorce años y luchó como marino en la Marina Real británica, contra los holandeses; luego asumiría la dirección de una plantación jamaicana antes de enrolarse con los bucaneros del Dominio Hispánico. Fue un hombre listo, pero no un bucanero de éxito. A lo largo de todos sus viajes, Dampier fue anotando con precisión excepcional sus observaciones sobre los lugares, las gentes, la flora y la fauna con que se encontraba.

En 1676 vivió entre los leñadores piratas de la bahía de Campeche y dejó testimonio de los hombres que habitaron y trabajaron en esta zona de Honduras. La mayoría del tiempo lo pasaban cazando ganado salvaje, para comer y comerciar con él.

* * * *

En este país, las reses son gordas y abundantes en los meses de febrero, marzo y abril; durante el resto del año son carnosas, pero no grasientas, aunque suficientemente tiernas. Cuando matan una cabeza de vacuno, la despiezan en cuartos y, tras deshuesarla completamente, cada hombre practica un agujero en medio de su cuarto, del tamaño exacto para que quepa su propia cabeza, se lo ensarta como si fuera un tenedor y se va arrastrándolo hacia casa; y si por casualidad se cansa, corta un pedazo y lo

arroja por cualquier parte. Hay un entretenimiento suficientemente divertido, aunque no libre de todo peligro, como es la caza en canoa; porque cuando el ganado no tiene otros lugares en los que alimentarse que las orillas de las sabanas, cuyo terreno está algo más elevado que la parte central, en ocasiones los animales se ven obligados a nadar; entonces podemos dispararles con facilidad, cuando están en el agua. La bestia, cuando se ve perseguida con tanto ahínco que no puede huir, da la vuelta y arremete directamente contra la canoa y, al chocarse de cabeza con la proa, retrocede unos veinte o treinta pasos; luego vuelve a salir corriendo. Pero si ha caído herida, suele perseguirnos hasta que la abatimos. Nuestro principal cuidado es mantener la canoa con la proa hacia ella; porque si nos diera de costado, correríamos el riesgo de volcar y, en consecuencia, de que se mojasen nuestras armas y municiones [...]

Los franceses (según creo) son más destructivos que los ingleses. De no ser por el gran cuidado que ponen los españoles en abastecer las Indias Occidentales con cerdos y bueyes, los corsarios se habrían muerto de hambre. Pero ahora el Dominio, igual que la Isla, está muy bien surtido; en particular la bahía de Campeche, las islas de Cuba, Pinos, la Hispaniola, Portarrica [*sic*], etc. Allí, además de los cerdos salvajes, abundan también los cercados y granjas para cochinos domésticos; en algunos de ellos, según he oído, hay por lo menos mil quinientas cabezas. Esa era la principal fuente de alimento de los corsarios.¹⁶

Los loros

Asociados durante mucho tiempo a los piratas, los loros figuran entre los tópicos que resisten el análisis. Era habitual, entre marineros, el recoger animales exóticos. Los loros gozaban de gran popularidad por su aspecto vistoso, porque podían aprender a hablar, porque en Londres se vendían a buen precio y porque a bordo resultaban menos sucios que otros animales como los monos, por ejemplo. Dampier se refirió a ellos en el mismo relato de la época que pasó como leñador en Campeche en 1676.

* * * *

Eran de colores amarillo y rojo, mezclados de un modo bastante tosco, y tenían un parloteo muy gracioso; pocos eran los hombres que subían a bordo sin la compañía de uno o dos de ellos. Así que con nuestras provisiones, los baúles, las jaulas para las gallinas y las de los loros, nuestros barcos estaban repletos de cachivaches, con los que pretendíamos navegar.¹⁷

§. Patentes de corso contra los españoles

En los últimos años de la década de 1660, las autoridades inglesas del Caribe analizaron los riesgos de emplear a los bucaneros para atacar los barcos y asaltar la riqueza de los españoles. Al poco se conocieron las gratas noticias que anunciaban la expedición, una vez más, de cedidas corsarias en Jamaica.

* * * *

El Gobernador Modyford al duque de Albemarle

Jamaica, 21 de agosto de 1666

Su Señoría es conocedor de la gran aversión que mostré hacia los corsarios durante mi estancia en las Barbados, pero tras haber ejecutado estrictamente las órdenes de restitución de Su Majestad, he reconocido mi error, pues he visto el declive de los fuertes y las riquezas de este lugar, y también el menor afecto de este pueblo hacia los servicios de Su Majestad; aun así, seguí repudiando y castigando a esa clase de gente hasta que llegó la carta de Su Señoría del 12 de noviembre de 1664, en la que se ordenaba dispensarles un trato más gentil; pese a todo, seguíamos abocados al declive, hecho que describí fielmente al lord general el 6 de marzo siguiente, quien tras serias deliberaciones con Su Majestad y el lord canciller, en una carta fechada el 1 de junio de 1665, me concedía libertad para otorgar o no cédulas en contra de los españoles, según fuera mi criterio sobre el mejor servicio de Su Majestad y el bien de esta isla. Me alegró recibir este poder, pero decidí no usarlo a menos que la necesidad me empujase a ello; y así me mantuve todavía cuando vi cómo regresaba, en estado de desvalimiento, la flota de Statia (San Eustaquio), con las naves destrozadas y los hombres que hubieran de partir hacia la costa de Cuba para ganarse allí el sustento, de modo que quedaban completamente apartados de nosotros. Muchos se quedaron en las Islas de Barlovento,

porque no les alcanzaba para satisfacer los compromisos contraídos, así como en Tortuga y entre los bucaneros franceses; todavía entonces evité hacer uso de mi poder, con la esperanza de que los apuros y graves peligros acabarían rescatándolos de aquel rumbo en su vida.

Pero al final, a principios de marzo descubrí que la guardia de Puerto Real, formada por 600 hombres a las órdenes del coronel Morgan, sumaba ahora no más de 138, de modo que reuní al Consejo para deliberar acerca de cómo fortalecer aquel lugar tan importante con algunas fuerzas del interior; pero todos ellos estuvieron de acuerdo en que la única forma de llenar de hombres Puerto Real era expedir patentes de corso contra los españoles, hecho en el que se mostraban muy insistentes [...] y considerando nuestra débil posición, que los principales comerciantes habían abandonado Puerto Real, que no se concedía crédito a los corsarios para avituallamiento, etc., junto con los rumores de la guerra con Francia, repetidos con frecuencia, hice pública una declaración de intenciones sobre el otorgamiento de cédulas contra los españoles.



Su señoría no puede imaginar el cambio que se produjo de forma unánime en los rostros de los hombres, así como en sus acciones: la reparación de las naves, la gran afluencia de obreros y peones que acudió a Puerto Real, cuántos regresaron, cuántos deudores fueron liberados de la prisión; y los barcos de la ruta de Curaçao, que no se atrevían a volver por miedo a los acreedores, fueron contratados y equipados de nuevo, de modo que las fuerzas del regimiento en Puerto Real alcanzaban casi los 400 efectivos. De no haber sido por esta acción tan oportuna, no hubiera podido ofrecer resistencia a los bucaneros franceses, que habrían arruinado todas las plantaciones costeras, cuando menos, mientras que ahora actúan esencialmente en mi provecho; y recientemente, David Marteen —el mejor hombre

de Tortuga, que dispone de dos fragatas en el mar— ha prometido traerlas, las dos.¹⁸

§. Henry Morgan: rey de los bucaneros y caballero del reino

Henry Morgan entra en la lucha. Era un galés brillante, ambicioso, sádico y cruel en ocasiones, que puso rumbo al Caribe a principios de la década de 1660; adquirió experiencia militar a las órdenes de Myngs, en Santiago de Cuba en 1662. Se lo considera como uno de los bucaneros corsarios más pintorescos de la época y, sin duda, era el que gozaba de los mejores contactos entre la clase dirigente. Con una banda de fieles corsarios a sus órdenes, atacó Villa Hermosa, Trujillo y Granada y regresó a Puerto Real con una considerable fortuna. En 1666, el gobernador de Jamaica nombró a Morgan coronel de la milicia de Puerto Real, una fuerza defensiva en la que él mismo había prestado sus servicios como capitán. Aquel mismo año, después de que los españoles ejecutasen a Edward Mansvelt, respetadísimo líder holandés de la Hermandad de la Costa, Henry Morgan se convirtió en el nuevo mascarón de proa de los Hermanos, a sus treinta y dos años. Fue un hombre carismático, gran bebedor, muy combativo, cuyo «reinado» como jefe de los bucaneros se prolongaría durante un periodo de gran fortuna para este inquieto y oportunista corsario.

Con el paso del tiempo, Morgan fue dictando cada vez más su propia ley y la resolución con la que expoliaba resultaba increíblemente provocativa para los españoles. Tras la firma, en septiembre de 1667, de un tratado de paz entre Inglaterra y España, en abril de 1669 una España exaltada reanudó la guerra local. Morgan decidió lanzarse sobre las ciudades de Gibraltar y Maracaibo. Al final, castigó a los habitantes con algunos de sus repulsivos métodos de tortura.

§. Atrocidades en Gibraltar

Al llegar a Gibraltar, los habitantes los recibieron con el fuego incesante de grandes cañonazos; pero los piratas, en lugar de achicarse, no dejaban de darse ánimos los unos a los otros, diciendo: «Primero deberemos probar el fruto amargo, antes de disfrutar del dulce azúcar de este lugar» [...]



Interrogaron uno por uno a todos los prisioneros (que en total sumaban unas doscientas cincuenta personas) preguntándoles dónde habían ocultado el resto de sus pertenencias [...] Si alguno se negaba a confesar, era torturado del modo más inhumano. Entre los demás dio la casualidad de hallarse un portugués, del que un negro contó, aunque con falsedad, que era muy rico [...] tras lo cual le dieron tormento de garrucha, sin preocuparse en absoluto por su edad ya de cincuenta años; tiraron de las cuerdas y le rompieron los dos brazos por detrás de los hombros.

Y esta no fue la única crueldad [...]; a uno lo ataron con cuerdecillas, por los pulgares y los dedos gordos del pie, a cuatro estacas clavadas en el suelo a

una distancia conveniente y dejaron colgar todo el peso de su cuerpo suspendido solo de estas cuerdas. Insatisfechos incluso con esta cruel tortura, tomaron una piedra de más de doscientas libras y se la colocaron sobre el vientre, como si pretendiesen darle muerte por aplastamiento; también prendieron fuego a unas hojas de palmera y aplicaron la llama sobre el rostro del infortunado portugués y con ellas le quemaron toda la piel, la barba y el pelo [...]

Procedieron a aplicar sobre los demás otras torturas, aparte de estas, que el mencionado portugués ya no soportó; a unos los colgaban por los testículos o partes pudendas y así los dejaban hasta que caían al suelo, una vez desgarrados sus miembros [...]

Otros fueron crucificados por estos tiranos, que hacían arder cerillas sobre la piel que se tiene entre los dedos, tanto de las manos como de los pies; a otros les metían los pies en el fuego y así los dejaban para que se asaran vivos.¹⁹

* * * *

Más adelante, Morgan derrotó a la escuadra española del Caribe en una batalla librada unos días después de atacar Maracaibo, una ciudad costera situada en la garganta de un lago del interior. Tras saquear la ciudad, se encontró con el paso cortado por tres buques de guerra españoles que le cerraban la salida del lago. Entonces hizo evacuar una de sus balandras, la llenó de brea, alquitrán, azufre y pólvora, alineó sobre cubierta varios maniqués de madera, colocó mechas en el interior y lanzó la nave directamente —como un brulote— contra el displicente



bloqueo español. Quedó envuelta en llamas y luego explotó, con lo cual provocó el hundimiento irremediable de uno de los buques de guerra e incendió de gravedad el segundo. El tercero cayó sin grandes dificultades en manos de Morgan. Se confirmó así su reputación como el Rey de los bucaneros.

§. La legendaria marcha de Morgan sobre Panamá

Los bucaneros se reunían con frecuencia para emprender expediciones a gran escala contra los dominios españoles. En muchas ocasiones se hallaban asimismo en tierra, enfrascados en la lucha contra los soldados, los acuartelamientos y las milicias españolas, por no hablar de los indios nativos. Los hombres de Morgan soportaron terribles privaciones y un grave agotamiento en el trayecto terrestre hacia Panamá en 1671.

* * * *

Los guías advirtieron a Henry Morgan de que, tras avanzar otras dos leguas, quizá tendrían que dejar los botes y avanzar a pie por en medio del bosque. A la mañana siguiente, temprano, el almirante decidió abandonar los botes, porque con aquellos hombres tan desvaídos por el hambre consideró peligroso ponerlos a prueba con un trabajo tan duro como el remo. Dejó a 160 hombres para que protegieran la flota, con órdenes estrictas de permanecer a bordo. «Ningún hombre —ordenó—, bajo ningún pretexto sea cual fuere, se atreverá a abandonar los botes y bajar a tierra». El bosque era tan espeso y oscuro que podría haber un acuartelamiento español a menos de cien metros de la flota que acabara con la vida de cualquier rezagado que desembarcase. Tras emitir esas órdenes, seleccionó a una banda de *macheteros*⁶ para que, a la cabeza de la marcha y con sus afiladas hojas,

⁶ En español en el original. (*N. de la t.*).

abriesen paso en la densa masa verde. Luego avanzaron por la selva, entre un barro pantanoso que les cubría los tobillos, a veces con hojas putrefactas que les llegaban hasta la rodilla, encaramándose a troncos de árboles gigantes, chapoteando en arroyos de agua estancada, tambaleándose y resbalando y jurando, muertos de hambre; una banda de asesinos desesperadísimos. A medida que caminaban, les iban cayendo encima montones de las llamadas *garapatadas* (o garrapatas), de las que allí se daban unas seis clases distintas, y al escozor de su picadura había que añadir el veneno de los mosquitos. En un ambiente húmedo de al menos treinta grados, cargados con armas de gran peso, aquella marcha tuvo que ser terrible. Ni siquiera los bucaneros, hombres acostumbrados al clima, podían soportar aquellas condiciones: poco a poco fueron retrocediendo hacia los botes, y volvieron a embarcar.

Con grandes dificultades, los piratas arrastraron los botes «a un lugar más arriba en el río, llamado Cedro Bueno», donde aguardaron a los rezagados, que fueron llegando poco a poco a lo largo de la tarde. Allí salieron a la orilla para acomodarse en un campamento repugnante donde se acostaron alrededor de las hogueras, con los cinturones bien apretados y mascando hierba u hojas aromáticas para aplacar el hambre. Pasado Cedro Bueno el río se estrechaba, con lo cual corría un poco más de agua y las canoas podían flotar. La zona de tierra no estaba tan poblada de árboles y los hombres pudieron avanzar sin tantas dificultades. Al cuarto día «la gran mayoría de los piratas caminaba por tierra, con uno de los guías a la cabeza». Otro guía dirigía a los demás, a bordo de las canoas; delante de todo de la flota principal iban dos botes, uno a cada lado del río, para descubrir «las emboscadas de los españoles». Estos habían colocado en las orillas del río, a intervalos, a espías indios, que resultaron ser «tan sumamente hábiles» que anunciaban la llegada de los piratas «al menos seis horas antes de que se presentasen en cualquier parte». Aquel día, hacia el mediodía, cuando los botes se aproximaban a Torna Cavallos, uno de los guías anunció haber visto

una emboscada. «Su voz despertó una alegría inconmensurable entre los piratas», que estaban seguros de que el refugio estaría bien aprovisionado y de que por fin podrían «ofrecer algo a la agitación de sus estómagos, que se había vuelto tan fuerte que les roía las entrañas». El lugar fue tomado al asalto, pero el reducto resultó estar vacío. Todos los españoles habían huido unas horas antes, cuando llegaron sus espías del río. Tras la barricada hecha de troncos, había habido unos quinientos españoles en armas, pero se habían marchado con todo el bagaje, dejando tan solo unas pocas bolsas de cuero —«todas vacías»— y unos pocos mendrugos y migas de pan «en el suelo sobre el que habían comido». Había unos pocos barracones, cubiertos con hojas de palmera, dentro de la barricada. La ira causada por la decepción dejó a los piratas destrozados. Cayeron sobre las bolsas de cuero como perros que pelean por un hueso. Lucharon y discutieron por los trocitos de cuero, y se los comieron con avaricia, «con frecuentes tragos de agua». De haber apresado allí a los españoles, «en aquella ocasión [de necesidad], sin duda los habrían asado o hervido para satisfacer el hambre».

Algo aliviados por los retales de cuero, reemprendieron la marcha por la orilla del río hacia «otro puesto llamado Torna Munni». Allí encontraron un segundo muro de troncos de árbol, en el que se habían practicado aberturas para la descarga de los mosquetes, «pero tan estéril y vacío como el anterior». Buscaron por el bosque frutas y raíces, pero no dieron con nada; «los españoles habían sido lo suficientemente previsores como para no dejar tras de sí ni una miga que les pudiera ayudar a sobrevivir». No les quedaban más que «los trozos aquellos de cuero, durísimos y secos», de los que los más previsores habían guardado unos pocos «para la cena». El que tenía un pedacito de esa piel, la cortaba en tiritas «y la golpeaba entre dos piedras, la restregaba, sumergiéndola varias veces en el agua del río, para así ablandarla y hacerla más suave». Por último, se rascaba para quitar el pelo y la pieza se «asaba o cocía a la parrilla» ensartada en una brocheta de madera sobre la hoguera del campamento. «Y una vez cocinada, la cortaban

en bocaditos y se la comían», mascando cada mordisco varios minutos como si se resistiesen a perderlo, y ayudaban a tragarlo «con abundantes tragos de agua». El río Chagres bajaba lleno de pescado, pero quizá no tenían sedales. No obstante, parece extraño que no intentasen cazar algunos de los miles de pájaros y monos de los árboles, o de las serpientes comestibles que abundaban entre las hierbas, o al menos, como último recurso, a los caimanes del río.

Demacrados a causa del hambre, retomaron la senda al día siguiente, tras una noche de padecimiento en Torna Munni. El camino era algo mejor, pero seguían encontrándose con las garrapatas y soportando un calor húmedo y sofocante, además de tener que luchar contra su apetito. Hacia el mediodía llegaron tambaleándose a Barbacoas, donde ahora se encuentra una de las estaciones del Ferrocarril de Panamá. Allí dieron con unas pocas cabañas, porque era un lugar de menor importancia. Había un puente colgante,



trenzado con mimbre de bejuco y tendido sobre el río, para los viajeros que iban a Portobelo. En Barbacoas también habían estado emboscados los españoles, pero abandonaron la zona no sin antes haberla barrido igual que hicieran en Torna Munni. Cerca de los barracones, la tierra había sido cultivada, pero no quedaba en ella ni una planta.

«Buscaron exhaustivamente, pero no consiguieron dar con ninguna persona, animal o cualquier otra cosa capaz de aliviar aquel hambre extrema y voraz». Tras una prolongada búsqueda, encontraron al fin una especie de armario o almacén entre las rocas, «donde descubrieron dos sacos de comida, trigo y cosas parecidas, con dos grandes jarras de vino, y ciertas frutas singulares y grandes que llamaban *plátanos*». Morgan impidió terminantemente a los bucaneros que gastaran aquella comida y la reservó exclusivamente para los más necesitados, con lo cual se

salvaron muchas vidas. Aquellos hombres medio moribundos recibieron un poco de comida y algo de vino, los metieron en las canoas «y se ordenó desembarcar a los que antes viajaban en ellas». Luego prosiguieron la marcha «con más coraje que nunca», hasta bien avanzada la noche, cuando se detuvieron para descansar en un huerto de judías ya saqueado.

«Al sexto día» se les habían agotado casi todas las fuerzas. Se arrastraban despacio, algunos en los botes, otros por el bosque, deteniéndose una y otra vez, sin esperanza de ir más allá, y luego volvían a emprender la marcha sin que les tuviera cuidado ya si habían de vivir o morir. Llevaban los labios cubiertos por una espuma verdosa, consecuencia de haber mascado hierbas y hojas de los árboles. En tales condiciones llegaron al mediodía a una plantación «donde hallaron un granero lleno de maíz». Derribaron la puerta con la mayor celeridad «y se lanzaron al interior a comerlo tal cual», hasta que se hubieron hartado. Había suficiente para todos y aún quedaba mucho para llevarse, así que distribuyeron una buena cantidad y «se dio a cada uno de los hombres una generosa asignación». Con las mochilas llenas de mazorcas prosiguieron la marcha, en circunstancias más felices que las de los días anteriores. Pronto llegaron a «una emboscada de indios», pero no quedaba allí ninguno para impedirles el paso. Nada más avistar la barricada, muchos bucaneros se deshicieron de sus mazorcas, con la feliz precipitación que caracteriza a estas gentes y «con la esperanza súbita de encontrar allí abundancia de todo tipo de cosas». Pero la alacena estaba tan vacía como en los otros bastiones: no quedaban «ni indios, ni avituallamiento, ni nada de nada». Sin embargo, en la otra orilla del río sí había muchos indios, «una compañía de un centenar», armados con arcos, «que huyeron gracias a su agilidad de pies». Algunos piratas «saltaron al río» para atacarlos y llevarlos al campamento como prisioneros. No se dieron demasiada prisa, pero a dos o tres de los indios les atravesaron el corazón mientras vadeaban la corriente. Los cadáveres fueron arrastrados por la corriente hasta quedar atrapados por los remos de las canoas, en lo que fue un festín espantoso

para los caimanes. Los demás regresaron con sus camaradas a la orilla derecha (o norte) del río, entre los alaridos de los indios, a los que los bucaneros les gritaban: «Perros, largaos a la sabana; venga, a la sabana, y ya veréis lo que os espera».

No podían avanzar más en aquel momento, pues querían cruzar el río, pero no les pareció conveniente hacerlo en presencia de un enemigo sin haber descansado adecuadamente. Acamparon y encendieron grandes hogueras, según era su costumbre, pero durmieron muy mal, porque el hambre y los esfuerzos los habían predispuesto a la rebelión. Los gritos resonaban por todo el campamento, hasta que llegaron a oídos de Morgan. Casi todos aquellos piratas estaban disgustados con la «conducta» de su almirante, o jefe, e insistían en regresar a Puerto Real lo más rápido posible. Otros, con igual descontento, juraban con ferocidad que acabarían el trabajo.



Otros pocos, que habían comido un poco más de cuero cocido que sus compañeros, «se reían y bromeaban ante aquellos parlamentos», lo que sin duda era ya el colmo para los demás. «Entre tanto», el rufián, «el

delincuente, ladrón y asesino» que merecía morir torturado en el torno, les brindaba un gran consuelo, pues seguía insistiendo en que «no tardarían mucho [...] en topar con la gente y recobrase hasta hallarse a sus anchas, y que aquella época de hambruna pasaría al olvido». Y así pasó la noche, alrededor de los troncos de roja madera en un claro abierto en medio de la húmeda jungla.

A la mañana del séptimo día, temprano, limpiaron las armas, quitándoles la herrumbre y los hongos que les habían salido. «Todos descargaron sus pistolas o mosquetes, sin balas, para examinar la seguridad de los arcabuces». Luego los cargaron y cruzaron el río en las canoas. A mediodía avistaron Venta Cruz, el pueblo, o ciudad menor, que había tomado Drake. El humo ascendía desde las chimeneas de Venta Cruz, lo que sin duda era una visión alentadora para aquellos piratas. «Se sentían muy felices y esperaban encontrar gente en la ciudad [...] y un montón de alegría». Avanzaron alegres, «discutiendo entre ellos [como los sepultureros de Hamlet] acerca de aquellas señales externas» y afirmando que no había humo sin fuego, y no se encendía fuego en aquel clima salvo para cocinar y que, por tanto, Venta Cruz estaría a rebosar de asados y cocidos para cuando ellos entraran en su plaza. Así que animaron la marcha y el pesado trabajo del remo hasta el embarcadero de Venta Cruz.

Cuando entraron en la ciudad a paso ligero, «sudando y resollando» por la prisa de avanzar, descubrieron una ciudad desierta y plagada de fuegos. No quedaba nada comestible, porque los españoles, en su retirada, habían limpiado toda la zona y luego le prendieron fuego.²⁰

* * * *

El posterior saqueo y devastación de Panamá, así como la masacre ejecutada sobre sus habitantes, fue probablemente la mayor atrocidad cometida contra el imperio español en las Américas por parte de un corsario. Existen diversas

opiniones, pero los estudiosos modernos señalan que el botín de la expedición de Morgan a Panamá no fue tan elevado como esperaban. Treinta mil libras esterlinas era una magra recompensa económica cuando había que repartirla entre los inversores y los participantes que habían sobrevivido, que ascendían a mil quinientos. Muchos de los bucaneros se enfurecieron y sospecharon que Morgan los había estafado. Alexander Exquemelin estaba entre ellos; quizá esta circunstancia explique el entusiasmo con el que llama la atención sobre la afición de Morgan por la crueldad y la tortura, lo cual valió a sus editores un pleito por difamación presentado por Morgan a propósito de la publicación de sus relatos en inglés en 1684. Morgan insistía en que él actuó al servicio del rey de Inglaterra.²¹

§. La clase dirigente cambia de perspectiva

Quienes invertían en la piratería o se afiliaban a ella por razones políticas empezaron a buscar satisfacción en otros sitios, como las plantaciones y las empresas comerciales legítimas (incluida la importación de esclavos). España, que ya no estaba en guerra con Inglaterra, adoptó una línea mucho más severa y mandó más fuerzas navales y militares al Caribe para reforzar las defensas y mantener las rutas comerciales libres del acoso de los bucaneros. Al mismo tiempo, el gobierno inglés de Jamaica asumió serias medidas para eliminarlos a medida que iba incrementando el flujo de comercio legal. Otro tanto hicieron los franceses y los holandeses, que empezaron a consolidar el comercio pacífico en sus propias colonias de la zona. En consecuencia, variaron sus anteriores actitudes hacia la piratería y los saqueos.

Morgan fue citado en Inglaterra para presentarse en un juicio por piratería. Se había comportado de forma brutal y despiadada para conseguir labrarse una fortuna. No obstante, su popularidad entre el público le sirvió para que el rey Carlos II lo nombrase caballero en 1674 y le otorgase el puesto de vicegobernador de Jamaica. Desde su nuevo puesto, ya como acaudalado

funcionario de la colonia, Morgan recibió órdenes de limpiar los mares de bucaneros, incluidos sus antiguos compañeros.

* * * *

§. Morgan se vuelve contra los bucaneros

El ladrón se vuelve policía en calidad de vicegobernador en Puerto Real, Jamaica.

* * * *

Sir Henry Morgan a los lores del Comercio y Plantaciones de Puerto Real, 20 de mayo de 1680. [...] En cuanto a nuestro comercio, nada puede favorecerlo más que un mantenimiento sólido y constante de la paz suscrita con los españoles en estas regiones. Aunque el gobernador ha recibido órdenes del rey en este sentido, poco puede hacer él ante la carencia de naves y leyes básicas para reducir a los corsarios e imponerles su castigo [...] Nuestra mejor prueba al respecto es el comercio: hace ya un tiempo que lo dirige gente diversa de nuestro lugar, y así es como se hace actualmente, pese al detestable expolio perpetrado por algunos de nuestra nación (a los que se toma por habitantes de Jamaica), amparados por la bandera de las patentes francesas. ¡Cuánto mayor sería su confianza en nosotros si lográramos destruir a esa gentuza indeseable! A este fin, Su Majestad mantiene siempre en la isla una o dos fragatas de cuarta clase, pero con ello no conseguimos más que alejar a los corsarios hasta calas lejanas y seguras, a sus madrigueras, para que cometan sus robos en canoas, balandras y barcas en las aguas en las que no puede perseguirlas una fragata de cuarta clase, tal como hicieron en las bahías de Nueva España y Honduras, y en el golfo de Matica [...]

También ha aumentado con ello el número de corsarios, porque cualquier marinero que defienda estas crueldades olvida sus obligaciones con Dios y con los hombres, y se entrega por completo a una venganza implacable, sin esperanza alguna de recuperación, ni aquí ni en Europa [...]

Por nuestra parte, sugerimos que se designen dos veleros o fragatas de sexta clase que puedan perseguirlos hasta aguas poco profundas, junto con una fragata de quinta clase que les preste apoyo, con órdenes de requerir la presencia de todos los súbditos ingleses a su servicio y sacarlos de allí. Han aumentado tanto sus fuerzas y su desesperación, que una fuerza menor no bastará durante el primer año. Disponen de una nave de 28 cañones, otra de 24, una de 12 y una de 8 (además de balandros y barcas), todas con una excelente tripulación y mucho mejor armadas que cualquiera de nuestros barcos europeos [...]

Hen. Morgan²².

§. La destrucción de los bucaneros franceses

No fueron solo los bucaneros y piratas ingleses quienes causaban problemas a las autoridades. En el verano de 1682, el pirata francés Jean Hamelin empezó a capturar barcos mercantes ingleses en el Caribe y en aguas de la costa africana. Un barco de guerra, el HMS Guernsey, y tres corsarios fueron enviados a lidiar con él, pero Hamelin, hombre de gran astucia, contaba con la ayuda del corrupto gobernador danés de la isla de Santo Tomás y así pudo evitar el apresamiento. No obstante, en el verano siguiente, el capitán Charles Carlisle le dio alcance a bordo del HMS Francis y todo terminó en un fenomenal espectáculo de fuegos artificiales.

* * * *

El capitán Charles Carlisle, comandante del barco *HMS Francis*, cumpliendo las órdenes de sir William Stapleton, gobernador en jefe de las Islas de

Barlovento, que le mandaba ir en busca de varios piratas que han infestado estas zonas, llegó a primeros de este mes [agosto de 1638] al fondeadero de Santo Tomás, una de las Islas Vírgenes, donde encontró anclado el barco *La Trompeuse*, capitaneado por el famoso pirata Hamlin [*sic*], que había apresado diecisiete barcos de nacionalidades distintas, de los que once eran ingleses, en la costa de Guinea, y en la mayoría de los casos había tratado de forma bárbara e inhumana a los miembros de sus tripulaciones. Pero en cuanto el *Francis* se situó al alcance de los piratas, recibió disparos de aquel barco, a los que siguió otro disparo más desde el castillo; el capitán Carlisle fue a tierra para conocer el motivo y para requerir que se considerase al pirata como enemigo común; al no recibir ninguna respuesta satisfactoria, se aprestó a combatir de inmediato y aquella noche equipó los botes e incendió el barco pirata, y luego remó entre aquel y la costa, para impedir que pudiera recibir ninguna ayuda desde allí; todos los hombres que había a bordo de aquel navío huyeron, salvo cuatro que cayeron prisioneros. El fuego prendió con fuerza y en cuanto las llamas alcanzaron la santabárbara del barco pirata, este explotó y un trozo de madera ardiendo prendió en otro barco que estaba en el mismo fondeadero, un barco que solía ayudarlos con el carenado y se incendió por igual. A la mañana siguiente, el *Francis* zarpó desde allí y atisbo un barco en tierra, a una legua de distancia, aproximadamente, de donde estaban ellos, y puso rumbo hacia él. Al llegar descubrieron que la nave estaba llena de cables, cabos y otros elementos necesarios para pertrechar a los piratas; por lo cual también le prendieron fuego y la incendiaron, y después volvieron a emprender la travesía rumbo a esta isla, donde llegaron sanos y salvos con los cuatro piratas apresados, quienes bajo interrogatorio confesaron que el día anterior a que se incendiara el *Trómpense*, habían desembarcado en el castillo del lugar un enorme arcón de polvo de oro, 150 lingotes de plata, 200 bolsas de monedas legalmente acuñadas, además de vajilla, joyas, colmillos de elefante y otros productos y mercancías de gran valor. Se trata de un servicio muy adecuado

para todos los comerciantes de aquellas zonas, cuyo comercio resulta ahora mucho más seguro, con la destrucción de aquel pirata.²³

* * * *

Una vez notificado que las bases de Puerto Real y de otros lugares del Caribe ya no serían consideradas amigas, los integrantes más desesperados de la fraternidad de los bucaneros llevaron a cabo una serie de ataques por todo Panamá y las aguas del Pacífico, apresando barcos y saqueando la costa de América del Sur; pero estas expediciones menores realizadas en la década de 1680 fueron el canto del cisne de los bucaneros de habla inglesa y francesa.

Morgan fue uno de los pocos hombres capaces de retirarse de la piratería con cierto éxito económico y haciendo frente a unas represalias legales efectivas de escasa relevancia. La cuestión de si Morgan fue pirata o fue corsario aún es objeto de debate. Algunas de sus acciones más legendarias, como el saqueo de Panamá, fueron perpetradas en tiempos de paz entre Inglaterra y España y, por lo tanto, técnicamente se pueden considerar como actos de piratería. Pero él siempre iba provisto de una patente del gobernador de Jamaica, de modo que, a su juicio, estaba librando una guerra legal contra el enemigo de la nación; y si de paso conseguía acumular una fortuna, tanto mejor para él.

Fue destituido en 1682, tras un cambio en las relaciones políticas entre Inglaterra y España. Cuando Morgan murió —en agosto de 1688, aquejado de una «hidropesía» agravada por la costumbre de «beber y acostarse tarde»— ya no quedaba con vida prácticamente ninguno de los primeros bucaneros. Desprovistos de instalaciones portuarias a las que pudieran acudir sin trabas, saqueadores ilegales de cualquier barco con el que se encontrasen y objeto de la persecución de los barcos de guerra de todas las naciones, a partir de la década de 1690 es el tiempo de los piratas, lo que se

ha venido llamando la Edad Dorada de la piratería, pues en ese momento se encontraba en su estado más puro.

Cuando las grandes bandas de bucaneros vieron trastocarse y desvanecerse sus cómodos acuerdos de simbiosis con los gobernadores ingleses y franceses de los territorios de la zona del Caribe, llegó el momento de que capitanes piratas más independientes se labrasen su propia fama, bajo unos colores completamente ilegales.

§. Pirata y caballero

William Dampier se hallaba a bordo de un mercante jamaicano cuando este cayó presa del pirata Bartholomew Sharp en 1680; se enroló por voluntad propia en la tripulación de Sharp. Más adelante, navegando a las órdenes del capitán John Cook, participó en el asalto del Batchelor's Delight, y fue a bordo de este navío como Dampier entró en el Pacífico Sur en 1684, durante su tercer viaje de exploración y saqueo alrededor del mundo. Ya ciento cuarenta y siete años antes de que Charles Darwin pusiera el pie en aquella tierra, Dampier ofreció una descripción detallada de los fenómenos naturales que tenían lugar en las islas Galápagos, incluido un amplio abanico de recursos alimenticios exóticos de notable importancia para los marineros hambrientos que visitaban aquella zona.

* * * *

Era el 31 de mayo cuando avistamos por primera vez las islas Galápagos [...] y por la tarde, el barco a bordo del cual yo navegaba junto con el capitán Eaton ancló en la zona oriental de una de las islas de más al este, a una milla de la costa, en unas aguas de dieciséis brazas de profundidad, limpias, con la arena blanca y compacta [...]

Cuatro o cinco de aquellas islas orientales son rocosas, áridas y accidentadas, y no crecen en ellas ni árboles, ni plantas ni hierbas, sino tan

solo unos pocos cardones o candelabros, excepto a la orilla del mar. Estos cardones son un arbusto verde, espinoso, que llega a crecer hasta los 10 o 12 pies de altura⁷, sin hojas ni frutos. Puede ser del grosor de la pierna de un hombre, desde la raíz hasta la parte más alta, y está lleno de espinas muy puntiagudas, que crecen en filas espesas desde abajo; carece de toda utilidad, ni siquiera como combustible. Cerca del mar crecen también en algunas zonas las yanas, arbustos que arden muy bien. Este tipo de madera crece en muchos lugares de las Indias Orientales, sobre todo en la bahía de Campeche y en las islas Sambaloes [...] En estas islas estériles hay agua en pequeñas lagunas y agujeros entre las rocas. Otras islas del mismo grupo son en su mayoría lisas y bajas, la tierra es más fértil y crecen árboles de diversos tipos, que nosotros desconocemos. Algunas de las islas más occidentales cuentan con una longitud de entre nueve y diez leguas, y una anchura de seis o siete; el mantillo es profundo y negro. Allí crecen árboles de tronco grueso y alto, sobre todo los mameys, que forman grandes arboledas. En estas islas mayores hay algunos ríos bastante grandes; y en buena parte de las otras islas menores, hay arroyos con agua potable [...]

Aquí las aves marinas del guano son más gordas y grandes que en ningún otro lugar que yo haya visto, y son tan sumisas que un hombre puede derribar veinte en una hora con un simple palo. Aquí las tortugas de tierra son tan abundantes que quinientos o seiscientos hombres podrían subsistir durante varios meses tan solo con ellas, sin ningún otro tipo de provisión; son extraordinariamente grandes y gordas y tan tiernas que ningún pollo se come con mayor gusto [...] En la isla se encuentran algunas serpientes verdes, pero no hay más animales terrestres que yo haya llegado a ver. Hay tal cantidad de tórtolas, tan mansas que un hombre puede cazar cinco o seis docenas en una tarde, con un palo cualquiera. No valen tanto como un

⁷ Entre 3 y 3,7 metros, aproximadamente. (*N. de la t.*).

pichón, pero también tienen una carne muy buena a la que no le falta la grasa.²⁴

Capítulo 2

El ascenso de los auténticos piratas: empieza la edad dorada

Contenido:

- § *El capitán Henry Avery*
- § *Avery ingresa en la piratería*
- § *Balada de la vieja ciudad de Londres*
- § *Avery ataca la flota de los peregrinos*
- § *El escurridizo rey pirata*
- § *El juicio de los hombres de Avery*
- § *Avery encuentra en tierra la horma de su zapato*
- § *William Kidd: ¿de corsario a pirata?*
- § *La comisión de Kidd*
- § *¡Levantad el ánimo, muchachos!*
- § *Sin retorno*
- § *¿Amotinamiento y asesinato?*
- § *El mejor momento de Kidd*
- § *No hay perdón para un pirata famoso*
- § *Confianza en la clase dirigente*
- § *El fin de Kidd*
- § *El obstinado fin del capitán Dolzell*
- § *El capitán Bellamy y la galera Whydah*
- § *Los peligros del viento y el mar*
- § *Un puñado de gallinas torpes*
- § *Naufragio en la costa en una noche oscura*
- § *Las últimas palabras de los hombres de Bellamy*
- § *El auténtico Robinson Crusoe*
- § *Woods Rogers, gran cazador de piratas y antiguo corsario*
- § *El reparto del botín*
- § *El perdón del Rey*

- § *La protección del comercio en el Caribe*
- § *El Edicto llega a Providencia*
- § *El capitán Charles Vane desafía la clemencia*
- § *Morir sin las botas puestas*

Hacia finales del siglo XVII, la actividad pirata había dejado de tener su centro en Puerto Real y se había trasladado a Nueva York. Estos filibusteros angloamericanos pusieron las miras donde el comercio era abundante y los buques de guerra, escasos: el océano Índico. Madagascar se convirtió así en la segunda casa de muchos centenares de piratas, como base desde donde



podían realizar saqueos de lo más lucrativos contra los barcos mercantes indios, que solían transportar grandes cargamentos. Aquello tuvo consecuencias muy graves para la Compañía de las Indias Orientales, con sede en Inglaterra, cuyas licencias (en las que se cimentaba el derecho a comerciar con los puertos indios) fueron revocadas en 1690 por el gran mogol, el emperador Aurangzeb, como represalia por los actos de piratería cometidos por ingleses. Pero la peor de las infamias que hubieron de sucederle al mogol no tuvo lugar hasta 1695, cuando su propio navío —el Ganj-i-Sawai, de camino a La Meca en un viaje de peregrinación— fue apresado y sus pasajeros tuvieron que sufrir la brutalidad del pirata Henry Avery.

§. El capitán Henry Avery

El capitán Henry Avery, también conocido como Henry Every y capitán Bridgeman, tenía aún otro mote entre su tripulación, «Ben el Largo», pese a que algunas crónicas afirman que se trataba de un hombre de altura y constitución de lo más corriente. Fue uno de los piratas de mayor éxito y

también de los más escurridizos, aunque sea relativamente poco famoso en la actualidad; su historia demuestra hasta qué punto estaba ya en marcha el proceso de mitologización de los piratas.

Sus hazañas en el extranjero le valieron la fama y notoriedad en su tierra natal; tanto fue el renombre que alcanzó, que cuando en 1713 se estrenó en Londres la obra de Charles Johnson El pirata de éxito, no fue necesario referirse a cuáles habían sido las fuentes de inspiración para el personaje principal. En su anterior vida en la Marina, Avery había servido como guardiamarina y primer oficial de cubierta en el HMS Rupert, y como oficial de cubierta en el HMS Albemarle en 1690.²⁵ Se inició en la carrera pirata en 1694, cuando desde su puesto de segundo oficial a bordo del corsario Charles, enviado para asaltar las colonias españolas, su nave empezó a consumirse por la falta de paga y pasó meses anclada en el puerto de La Coruña. La inquietud crecía entre los tripulantes y Avery supo aprovechar la oportunidad.

§. Avery ingresa en la piratería

Una noche , el capitán (que era uno de esos tipos con una afición desmedida al ponche), en lugar de subir a cubierta para llenarse hasta rebosar de ron, como era su costumbre, se tomó la bebida en su camarote. Mientras él dormía a pierna suelta en la cabina, como consecuencia del ron ingerido, Avery —junto con unos pocos conspiradores más— levó el ancla muy despacio y zarpó del puerto de La Coruña, navegando entre los restantes barcos de la flota aliada, anclada en la oscuridad.

Poco a poco, y habiendo salido ya el sol por el horizonte, el capitán se fue despertando con las sacudidas y movimientos de la nave, el traqueteo y repiqueteo de los aparejos en lo alto y el ruido de los pasos que iban arriba y abajo, aquí y allá por toda la cubierta. Quizá se quedó un rato tendido, dándole vueltas y vueltas al asunto en su confusa mente, pero de pronto

hizo sonar la campana, y fue Avery, junto con otro compañero, el que acudió a atender su llamada.

— ¿Qué está sucediendo? —bramó el capitán desde su cama.

—Nada —respondió Avery, secamente.

—Algo pasa con este barco —siguió el capitán—. ¿Acaso se está moviendo? ¿Qué tiempo es este?

— ¡Ah, no! —dice Avery—. Es que estamos en el mar.

— ¿En el mar?

— ¡Venga, venga! —añade Avery—. Se lo explicaré. Ha de saber que ahora soy yo el capitán del barco y que usted ha de abandonar esta cabina. Nos dirigimos a Madagascar, en busca de nuestra fortuna; y si a usted le apetece unirse a la travesía, muy bien, en tal caso nos alegraremos de tenerle entre nosotros, siempre que se mantenga sobrio y se ocupe de sus asuntos; en caso contrario, hay un bote aquí al lado y daré orden de que lo dejen en tierra.

Aquel pobre capitán, medio ebrio, no le vio la gracia a participar en una expedición pirata dirigida por un oficial que había cambiado de bando, así que lo echaron del barco y se alejó a fuerza de remos con otros cuatro o cinco miembros de la tripulación que, como él, se habían negado a unirse a sus alegres compañeros de a bordo.²⁶

§. Balada de la vieja ciudad de Londres

En Inglaterra, al poco de conocerse las noticias del motín de Avery en La Coruña, se publicaron varias versiones de una balada —atribuida al propio marinero— que se vendía en pliegos de cordel por las calles de la capital.

* * * *

*¡Venid, jóvenes audaces, todo arrojo e impavidez!
Gustaréis de mis andanzas pues de oro os colmaré.*

*Id volando a La Coruña porque el barco que hay allí
ha de hacer vuestras delicias: enrolaos en el Fancy.
Es Avery quien lo manda, Avery, su capitán,
y con él la nave surca, ioh, muchachos!, todo el mar.
Francés, español o luso cual paganos son para él,
y les piensa librar guerra hasta su día postrer.²⁷*

§. Avery ataca la flota de los peregrinos

Avery y su tripulación bautizaron de nuevo la nave como Fancy y se dirigieron hacia el sur, asaltando en su camino varios barcos —tres barcos ingleses en aguas de las islas de Cabo Verde y dos daneses que navegaban frente al África occidental— antes de alcanzar el extremo noreste de Madagascar. Allí se reabastecieron de cuantas provisiones necesitaban y convencieron de que se les unieran a las tripulaciones de dos navíos menores que fondeaban en las inmediaciones. Luego les estafarían, sin embargo, su parte de los beneficios.

Tras encaminarse al norte, hacia las aguas del mar Rojo, en septiembre de 1695 Avery se hallaba capitaneando un barco bien dotado de armas, con 42 cañones y 150 hombres, en compañía de dos balandras piratas. Iban en pos de la flota de peregrinos que anualmente completaba la ruta de Surat a La Meca, pasando por Moca. Aquella flota estaba compuesta por barcos llenos hasta los topes de enormes cargamentos valiosísimos de joyas, oro, plata, especias, sedas y otros productos maravillosos, y representaba un blanco ciertamente atractivo para los piratas que probaban suerte en Oriente. La flota solo contaba con la protección de dos naves escolta.

* * * *

Cerca del río Indo, el hombre de la cofa avistó una vela, tras de la cual se lanzaron. A medida que se aproximaban iban percibiendo que se trataba de

una gran nave y creyeron podría ser un barco holandés de las Indias Orientales en su viaje de vuelta a casa. Pero acabó siendo un botín aún mejor, pues cuando abrieron fuego contra la nave, esta enarboló los colores del Mogol y parecía dispuesta a defenderse sin miedo. Avery ordenó solo cañonear desde lejos, por lo que algunos de sus hombres empezaron a sospechar que no era el héroe por quien le habían tomado.



Sin embargo, las balandras aprovecharon el momento y se pusieron una a la proa y otra al costado de la nave, la abordaron y la tomaron, tras lo cual esta arrió rápidamente su bandera y se rindió. Era uno de los barcos del gran mogol, y a bordo viajaban varias de las personalidades más influyentes de su corte, entre las cuales se dice que estaba una de sus hijas, que iba de peregrinaje a La Meca (ya que los mahometanos se sienten obligados a acudir, por lo menos una vez en su vida, al lugar sagrado) [...]

Ya se sabe que los pueblos orientales viajan inmersos en un esplendor extremo, de modo que aquellos hombres llevaban a todos sus esclavos y

miembros de su séquito, viajaban con sus preciadas joyas y vestimentas, con naves repletas de plata y oro y con grandes sumas de dinero para hacer frente a los costes del posterior viaje por tierra; por lo cual el botín obtenido de una presa como esta no es fácil de contar.²⁸

* * * *

Las pruebas disponibles hacen pensar en que los piratas, una vez a bordo de su presa, el Ganj-i-Sawai, se sirvieron de cuanto tenían a la vista —incluidas las pasajeras femeninas— en una sesión de saqueo que se prolongó a lo largo de varios días. Aunque Johnson no se sintió capaz de ofrecer una valoración del botín de Avery, posteriormente se ha calculado que debió de alcanzar las 325.000 libras, lo cual, con los valores de 1695, asciende a una suma realmente cuantiosa.²⁹ Ansioso por quedarse con todo el beneficio, Avery engañó a los camaradas de las balandras y se quedó con la parte que les correspondía. Tras convencerlos para que depositasen todo el tesoro bajo llave a bordo del barco que él capitaneaba, por ser este el navío más fuerte y con menores probabilidades de ser interceptado, una noche decidió abandonarlos a su suerte.

§. El escurridizo rey pirata

Con tan abundante botín en el bolsillo, Avery decidió abandonar la piratería y puso rumbo al Caribe, donde sobornó a las autoridades de la costa de Nueva Providencia, en las Bahamas, para que permitieran su desembarco y el de sus hombres. Las noticias del magnífico botín de Avery causaron gran sensación en Inglaterra, donde algunos lo consideraron como héroe de los pobres. Los rumores eran abundantes: ¿Qué había hecho con la princesa? ¿Hasta dónde alcanzaba ahora su fortuna?

Tras asegurar al gran mogol que aniquilarían a Avery, el gobierno inglés y la Compañía de las Indias Orientales se sintieron, como cabía esperar, avergonzados y enfurecidos a un tiempo ante unos saqueos tan espectaculares. Se fijó una recompensa de 1500 libras esterlinas por su cabeza (aunque en comparación, cada uno de los hombres de la tripulación pirata con derecho a una participación completa en el botín había percibido 1000 libras) y Avery quedó excluido de todos los perdones que el rey ofreciera posteriormente a los piratas. Pero jamás le apresaron y su paradero terminó siendo objeto de la conjetura general. ¿Se retiró con todo su esplendor a un principado pirata en Madagascar? Nadie lo supo, por entonces.



* * * *

En Europa se lo representaba como un hombre que por sus propios méritos había ascendido hasta alcanzar la dignidad de los reyes y que, probablemente, sería el fundador de una nueva monarquía, puesto que, según se relataba, había acumulado riquezas sin par y había desposado a la hija del gran mogol, apresada en un barco indio que cayó en sus manos; y se decía que ella le habría dado muchos hijos, que vivirían a cuerpo de rey y rodeados de grandes ceremonias. Decían también que había erigido fortines y almacenes y que era dueño y señor de una sólida escuadra de naves, tripulada por hombres expertos y desesperados de todas las naciones; que entregaba patentes firmadas de su puño y letra a los capitanes de sus barcos y a los comandantes de sus fuertes y que ellos lo reconocían como su príncipe.³⁰

§. El juicio de los hombres de Avery

Mientras tanto, se apresó a seis miembros de la tripulación de Avery, a los que se juzgó, en octubre de 1696, en el Old Bailey. Tomado de un documento titulado «Informe del comportamiento, últimas palabras y ejecución del señor John Murphey, por alta traición; y de William May, John Sparcks, William Bishop, James Lewis y Adam Foresith por robo, piratería y felonía; en el Muelle de las Ejecuciones, el miércoles 25 de noviembre de 1696», lo que sigue a continuación constituye un relato sin duda exagerado sobre los piratas y la ejecución de seis hombres; el primero de ellos, un irlandés enrolado en un corsario francés, condenado por traición; los otros cinco formaban parte, todos ellos, de la banda de Henry Avery cuando fueron apresados. El autor se tomó ciertas licencias en cuanto a la veracidad exacta del contenido y dio rienda a cierta exageración sensacionalista y cabida a algunos de los mitos que ya circulaban en torno de Avery; pese a todo, se trata de rasgos característicos del tipo de pliegos de cordel que, con el fin de atestiguar acontecimientos de la vida pública tales como los juicios, sermones o ejecuciones, se publicaron a finales del siglo XVII, dando pábulo a la ya fértil imaginación popular.

* * * *

Quiero ofrecer a mi lector, en primer lugar, un breve relato de los delitos concretos que llevaron a estos infelices delincuentes a su prematuro fin. Estos últimos cinco piratas son algunos de los tripulantes que acompañaban al famoso —o mejor diríamos, infame— capitán Every, que cometió aquellos nefandos y sangrientos actos de crueldad en las Indias Orientales, en la costa de Persia y en el reino del gran mogol; aquellos desdichados, bárbaros e inhumanos en extremo, después de haberse dado a la fuga con uno de los buques de guerra de Su Majestad —el llamado *Charles*— y de haber

expulsado del navío a todos aquellos miembros de la tripulación que, inocentes de maldad, se negaron a participar en sus desesperados planes, al punto zarparon convertidos en piratas, acometieron por igual a amigos y compañeros y robaron a toda la humanidad. En adelante cometieron toda clase de barbaridades sin precedentes, como el saqueo y desvalijamiento de todas las naves con las que se topaban, violando y desflorando a las vírgenes y mujeres y luego abandonándolas desnudas, para que falleciesen por hambre en la costa, entre las rocas desnudas de sustento. Pero por encima de todo, nada superó en horror al inesperado ataque contra la nave del rey de las Indias, en la que empezaron por tomar un tesoro infinito, violar de la forma más inhumana a la joven princesa y al resto del séquito femenino; luego abandonaron el barco desarmado e inutilizado, flotando como un naufrago en el mar, con casi mil almas a bordo expuestas por ello a morir de hambre.

Semejante atrocidad, sin precedentes hasta entonces, perjudicó en gran manera a la honorable Compañía de las Indias Orientales, y el gran mogol les exigió una satisfacción por aquellos estragos y villanías.

Tras dictarse una orden pública para su captura, se apresó a varios de ellos, con lo que se pudo presentar ante los tribunales a William May, Joseph Dawson, John Sparcks, William Bishop y James Lewis, a quienes juzgaría el 19 de octubre el honorable sir Charles Hedges, juez del Tribunal Supremo del Almirantazgo, junto con Holt, el juez supremo de Inglaterra, y demás personas relacionadas. No obstante, pese a que en ese momento Joseph Dawson reconoció sincera y francamente sus delitos y se declaró culpable de ellos, para gran admiración de todos ocurrió que la autoridad —quizá por causa de enternecimiento, debido a la ausencia de las pruebas necesarias o por cualquier otra razón que desconocemos— los absolvió. Pero aun así, luego fueron conducidos de nuevo ante la justicia y se aportó en contra de ellos un testimonio tan completo y abundante, que a la sazón recibieron la justa sentencia de muerte, que debieron acatar en consecuencia [...]. Tras

los juicios y la condena, aunque previamente se habían mostrado muy decididos, luego ante la certidumbre de que se aproximaba el día de su muerte empezaron a comportarse con algo más de modestia y dieron algunas muestras de estar bien preparados para la otra vida. Recibieron como favor un tiempo considerable de preparación previa a la muerte y, en la fecha fijada del día 25 de noviembre, todos comparecieron [...] en el Muelle de las Ejecuciones, donde se los ejecutó a todos entre las tres y las cuatro.

Murphey parecía el más impertérrito, aunque para ser justos todos ellos parecían dominar el coraje tanto como se puede lograr en este mundo cuando uno observa ante sus ojos una visión tan infame de la muerte. Siendo Murphey irlandés y partidario acérrimo del difunto rey y de los intereses franceses, demostró poco arrepentimiento de esa causa, a la que parecía adherirse hasta el final, pese a que le había acarreado grandes desgracias en su vida, además de otros pecados personales [...]

William May sentía mayor inclinación hacia la penitencia y dejó traslucir cierto pesar ante aquel vergonzoso final y sobre los aún más vergonzosos delitos que lo habían conducido hasta aquella ignominiosa muerte.

John Sparcks dejó ver igualmente el sentimiento que cabe esperar ante una vida infame como la suya, sobre todo ante las barbaridades más terribles por él cometidas, aun habiéndolas practicado sobre paganos e infieles, como los antes mencionados pobres indios, desvalijados de un modo inhumano y tratados despiadadamente; tras declarar que ahora sus ojos estaban abiertos al reconocimiento de sus delitos y que en justicia pagaría con la muerte por tales actos de crueldad, mucho más que por la injusticia y el robo al tomar uno de los barcos de su majestad y huir con él, que de ambas era su menor preocupación.

William Bishop fue parco en palabras, pero reconoció haber sido un pecador tan irredento como los demás y que aquellos tres años de vida errante por los mares representaban ahora un lúgubre pensamiento en su alma, que se

ahondaba cada vez que le venía a la cabeza la brutalidad de sus delitos, pues había sido miembro de una tripulación más bárbara aún que el común de los infractores de aquella clase.

Adam Foresith se mostró muy arrepentido y reconoció sinceramente que además de la culpa por los delitos cometidos y de la pena de muerte actual, su vida desalmada, acompañada de las graves y numerosas penurias y los peligros que había pasado durante los robos, era en sí un castigo no poco severo, porque la perversidad —¡que ojalá nunca más prospere tanto!— comporta a quien se deja arrastrar por ella grandes problemas y aflicciones. James Lewis reconoció sus muchas transgresiones y, en particular, los mismos delitos por los que todos ellos morían.

Al final, a todos ellos se les concedió como favor último, en el lugar mismo de las ejecuciones, el tiempo necesario para ofrecer las necesarias oraciones a Dios Todopoderoso, y luego todos ellos cumplieron sus sentencias.³¹

§. Avery encuentra en tierra la horma de su zapato

Al parecer, es probable que Avery perdiese una buena parte de su botín como víctima de una estafa de grandes proporciones a manos de algunos avispados comerciantes de Bristol. En el transcurso de unos meses fue objeto de chantaje por parte de aquellos intermediarios a quienes él mismo había nombrado para que procedieran a la venta del botín.

* * * *

Fue a Bristol en persona, con el objeto de tratar él mismo con los comerciantes, y en lugar de dinero se encontró con una negativa de lo más vergonzosa porque, cuando propuso alcanzar un acuerdo, ellos lo silenciaron amenazándolo con descubrirlo; así que nuestros comerciantes fueron tan buenos piratas en tierra como él lo había sido en el mar.³²

A medida que se iba consumiendo en Irlanda, sin un penique, Avery solicitó encarecidamente a aquellos comerciantes algunos artículos, pero todo fue en vano, pues hubo de llegar incluso a la mendicidad. En aquella situación tan extrema, estaba decidido a regresar y ocuparse de ellos en persona, sin atender a las consecuencias. Subió a bordo de un navío mercante y trabajó para pagarse el pasaje hasta Plymouth, desde donde viajó a pie hasta Bideford, donde solo pudo permanecer unos pocos días antes de caer enfermo y morir sin hacerse merecedor siquiera de un ataúd.³³

§. William Kidd: ¿de corsario a pirata?

William Kidd (1645-1701) era un escocés culto, hijo de un sacerdote, respetuoso con los valores de la Iglesia, buen marino y hombre bien parecido. Pero su nombre no quedó inscrito en los anales de la piratería precisamente por estos loables rasgos. Kidd se hizo famoso por representar al hombre que no pudo vencer la tentación de las riquezas que ofrecía la piratería que él mismo debía erradicar. No era difícil que quien había sido corsario en los tiempos de guerra se convirtiera en pirata en épocas más pacíficas, y Kidd, que en principio fue designado por la Corona para capturar a los culpables de piratería, acabó siendo colgado en Londres por ese mismo delito, en unas circunstancias muy sensacionalistas. Se ha alimentado un largo debate acerca de si Kidd se convirtió en un pirata o si, por el contrario, quiso permanecer en su calidad de corsario. Sabemos que combatió en el Caribe como corsario en la guerra de los Nueve Años (1688-1697; más conocida en las colonias inglesas de América como la guerra del rey Guillermo), tras la cual se estableció en Nueva York en compañía de una acaudalada viuda.

§. La comisión de Kidd

Al comienzo de la guerra del rey Guillermo, el capitán Kidd estaba al mando de un corsario en las Indias Orientales y, tras llevar a cabo unas cuantas

acciones de gran audacia, se labró una reputación de hombre valeroso, al parque de marino experto. Por esta época, los piratas estaban causando verdaderos estragos en aquellas zonas, por lo cual el capitán Kidd fue recomendado al gobierno local por lord Bellamont, el gobernador de Barbados, y también por otras personas distintas, como el hombre más indicado para confiarle el mando de una nave del gobierno y contratar con ella una travesía de caza de los piratas, puesto que Kidd conocía aquellos mares a la perfección y estaba familiarizado con todos los lugares en los que se ocultaban [...]

Era tal la negligencia a la que estaba sometida la zona que lord Bellamont y otros más, conocedores de las importantes presas de las que se adueñaban los piratas y sabedores de qué prodigiosas riquezas debían de hallarse en sus manos, sintieron la tentación de preparar un barco por su cuenta y entregarle el mando al capitán Kidd; y, para que todo tuviera aún más nombre y además para mantener a sus marineros bajo el mejor de los mandos, obtuvieron la patente del rey para el mencionado capitán Kidd.³⁴

* * * *

*Todos los patrocinadores de Kidd ocupaban cargos de condición elevada: sir Edmund Harrison era director de la Nueva Compañía de las Indias Orientales; sir John Somers, lord canciller; sir Edward Russell, primer lord del Almirantazgo; el conde de Romney, director general de la artillería de mar y tierra; el duque de Shrewsbury, ministro, y lord Bellamont, gobernador de Nueva York. Incluso el propio Kidd aportó algunos fondos para financiar aquella expedición.*³⁵

Kidd zarpó de Plymouth en el Adventure Galley, una nave de 287 toneladas, 34 cañones y una tripulación de 70 hombres, con una comisión de represalias. Pudo apresar un barco mercante francés sin infringir por ello las

condiciones de su licencia, apoderándose de él legalmente, y se encaminó hacia Nueva York para reclutar más hombres.

Habiendo incrementado la tripulación hasta sumar 155 hombres, Kidd puso rumbo a Madagascar, vía Madeira, para comprar vino, y las islas de Cabo Verde, para aprovisionarse de sal y otros avituallamientos. Arribó a las aguas costeras de la isla malgache —«el famoso lugar de encuentro de los piratas»— en febrero de 1697, nueve meses después de haber partido del puerto inglés. Al encontrarse con que todos los piratas estaban en el mar en busca de alguna presa, Kidd decidió encaminarse a la costa de Malabar (la costa suroccidental de la India, desde Goa en el sur hasta el extremo del subcontinente indio en el cabo Comorín), donde llegó cuatro meses después, y estuvo navegando por las islas de Mohilla y Johanna. Mientras tanto, las provisiones y vituallas iban menguando. En este momento, aunque sometido a presiones favorables a «conseguir los bienes», Kidd seguía fiel a la patente otorgada por el rey.

Ello no obstante, Kidd se fue endureciendo y familiarizándose, de forma progresiva, con las costumbres piratas.

§. (¡Levantad el ánimo, muchachos!)

La primera de las atrocidades o expolios que le vi cometer contra seres humanos se produjo después de haber reparado su barco y haber zarpado de Johanna; hizo escala en un lugar llamado Mabee, en el mar Rojo, donde arrebató por la fuerza cierta cantidad de sorgo a los nativos.

Después de aquello, navegó hacia Bab's Key (Perim), un lugar situado en una islita a la entrada del mar Rojo; allí fue donde se mostró por primera vez algo más abiertamente ante su tripulación y les dejó ver que pretendía cambiar de tercio, pues dio la casualidad de que —hablando de la flota de Moca que iba a pasar por aquella ruta— afirmó: «Hasta la fecha no hemos alcanzado el éxito, pero levantad el ánimo, muchachos, que esta flota cambiará nuestra fortuna».³⁶

§. Sin retorno

Si incluso el propio Kidd albergaba estos pensamientos, no es de extrañar que sus hombres, en situación de pobreza y ansiosos de probar suerte, se dejasen arrastrar en la nueva dirección del capitán. Tal vez el miedo contribuyó también a ese efecto. En cualquier caso, al poco tiempo ya no había marcha atrás, una vez Kidd cayó sobre un convoy de comerciantes indios.

* * * *

En consecuencia colocó a un hombre en el palo mayor, para que vigilase las aguas sin descanso, no fuera a ocurrir que aquella flota pasara inadvertida; mas transcurridos unos cuatro días, apareció en el horizonte, escoltada por dos buques de guerra, uno inglés y otro holandés.

Kidd no tardó en caer sobre ellos y, tras colocarse entre medio de las naves, disparó contra un barco árabe que navegaba por su costado; pero los buques de guerra dieron la alarma y atacaron a Kidd, abriendo fuego contra él, con lo cual lo obligaron a variar el rumbo, ya que no disponía de las fuerzas suficientes como para responder a una batalla.

Ahora que había iniciado las hostilidades, sin embargo, decidió seguir adelante y para ello fue navegando por la costa de Malabar; la primera presa con la que se encontró era una embarcación menor que pertenecía a Aden, una embarcación morisca cuyos dueños eran comerciantes árabes, aunque el capitán era de nacionalidad inglesa, un tal Parker. Kidd lo obligó a él y a un portugués llamado don Antonio, los únicos europeos a bordo, a unirse a su tripulación; al primero lo nombró piloto y al segundo, intérprete. También se mostró muy cruel con los hombres de la nave, ordenando que los alzasen por los brazos y los azotasen con alfanjes desenvainados, para obligarlos a revelar si llevaban dinero a bordo y dónde lo ocultaban; sin embargo, puesto

que no había ni oro ni plata en la nave, aquella crueldad resultó vana. A pesar de todo, se llevó dos fardos, uno de pimienta y uno de café, y luego los dejó marchar.³⁷

§. ¿Amotinamiento y asesinato?

Luego Kidd se encontró con otra presa morisca y la atacó; la capitaneaba un holandés que navegaba bajo bandera francesa. Kidd puso buen cuidado en presentar aquella acción ante sus cautivos como un acto de servicio propio de la patente de represalias que le había sido otorgada. Más adelante se negó a atacar un barco holandés, lo cual suscitó un amotinamiento que terminó con la muerte de su cañonero. Kidd daba muestras de vacilación, pero hasta aquella fecha no había tomado ninguna presa importante de forma ilegal.

* * * *

No obstante, aquella disputa ocasionó un accidente por el cual más tarde se presentarían cargos contra Kidd; porque estando un día en la cubierta Moor[e], el cañonero, y el capitán Kidd, charlando sobre el mencionado barco holandés, tuvieron unas palabras entre ellos y Moor[e] le dijo a Kidd que los había llevado a todos a la ruina; a lo cual Kidd respondió llamándolo «perro» y, tomando un cubo en sus manos, le golpeó en la cabeza y se la partió; Moor[e] murió al día siguiente.³⁸

* * * *

¿Fue este el punto de inflexión? El titubeo penitencial de Kidd no se prolongó por mucho tiempo, pues al poco estaba saqueando los barcos que hacían la costa de Malabar. En una de las islas, su tonelero, que había descendido a

tierra para aprovisionarse de agua y madera, fue asesinado por un nativo, lo cual desató una respuesta vengativa.

* * * *

El propio Kidd desembarcó y quemó y saqueó varias de las casas, y los habitantes del lugar huían de ellos; pero tras apresar a uno, hizo que lo ataran a un árbol y ordenó a sus hombres que le disparasen.³⁹

§. El mejor momento de Kidd

En enero de 1698 Kidd tornó el barco indio Quedan Merchanten aguas de Cochín. La opulenta carga pertenecía, en parte, a un ministro mogol. En una sola acción, Kidd se convirtió en el pirata más famoso de su época. El cargamento de seda, azúcar, hierro y algodón estaba valorado entre las 200.000 y las 400.000 rupias.

* * * *

Cuando procedieron al reparto, tocaron a cerca de doscientas libras por cabeza, y habiéndose reservado cuarenta partes para él, sus dividendos ascendían a unas ocho mil libras esterlinas.⁴⁰

* * * *

Kidd admitió ante viejos conocidos suyos de la piratería, recién arribados en la nave pirata Resolution, que dirigía el capitán Culliford, que «ahora era a todos los efectos su hermano, e igual de malo que ellos, con lo que estos pidieron una copa de bumbo (un licor) y bebieron a la salud del capitán». Kidd tendió la mano en señal de amistad a sus nuevos hermanos y les regaló un ancla y unas pistolas.

Su antiguo barco, el Adventure, hacía aguas y se trasladó al Quedah Merchant, al que rebautizaron como Adventure Prize, y repartieron el resto de la mercancía. Una mayoría de la tripulación lo abandonó en tierra o zarpó con el Resolution, pues prefirieron retirarse mientras las cosas les iban de cara.

§. No hay perdón para un pirata famoso

Kidd hizo escala en Amboyna, isla holandesa famosa por sus especias, y allí se enteró de que en Inglaterra lo consideraban un pirata consumado: justo la clase de delincuente al que él debía haber eliminado.

En su tierra natal se había desencadenado una tormenta terrible, aunque él no fuera consciente de ello. Las antiguas amistades se apartaron de su lado y su suerte quedó echada.

* * * *

La verdad es que, con sus actos de piratería, despertó tal alarma entre nuestros comerciantes que en el Parlamento se produjeron movimientos para informarse sobre la patente que le había sido otorgada y sobre las personas que lo habían equipado. Al parecer, aquellos procedimientos ejercieron no poca presión sobre lord Bellamont, quien se sintió tan afectado que tras la ejecución de Kidd publicó un opúsculo a modo de justificación personal. Mientras tanto, para detener el curso de aquellas piraterías, se consideró aconsejable publicar una proclama en la que se ofrecía el perdón absoluto del rey a todos aquellos piratas que se rindiesen de forma voluntaria, fueran cuales fuesen las transgresiones por ellos cometidas sin importar la fecha, hasta el último día del mes de abril de 1699 [...] En aquella proclama, se exceptuaba de forma expresa a Avery y Kidd.⁴¹

* * * *

Se cuenta que Kidd, mientras navegaba rumbo al Caribe con su presa, despojó del tesoro a la nave y la quemó, antes de enterrar el botín en tierra firme. ¿Se tratará tan solo de una invención romántica? En marzo de 2008, se descubrieron los restos del Quedah Merchant/Adventure Prize en aguas poco profundas de la isla de Catalina, en la República Dominicana.

§. Confianza en la clase dirigente

Kidd puso en peligro su libertad al navegar hacia Nueva York, mientras los miembros de su tripulación que habían desertado intentaban acogerse al perdón real.

* * * *

Cuando Kidd salió de Amboyna, no sabía nada de aquella proclama, porque de haber tenido noticia de que él se encontraba expresamente excluido en ella, a buen seguro no se habría mostrado tan arrogante como para meterse en la boca del lobo, él solo; pero confió en el interés que tenía con lord Bellamont y creyó que, junto con uno o dos salvoconductos franceses que había hallado a bordo de algunos de los barcos apresados, le valdría para controlar la situación, y que con una parte del botín obtenido podría ganarse nuevos amigos; todas estas cosas, supongo yo, le hicieron creer que todo acabaría pasando sin más consecuencias y que la justicia haría la vista gorda con él. Por tanto navegó directo hacia Nueva York, donde nada más llegar y por orden de lord Bellamont precisamente, quedó bajo custodia junto con todos sus papeles y efectos personales. Muchos de los compañeros de aventuras que lo habían abandonado en Madagascar iban desde allí, como pasajeros, a Nueva Inglaterra y otros a Jersey; y cuando llegó a sus oídos la proclamación del rey, donde se concedía el perdón a los piratas, estos se rindieron al gobernador de aquellos lugares. Al principio se les admitió una

fianza, pero al poco quedaron presos en un confinamiento estricto, donde permanecieron durante algún tiempo, hasta que se presentó la oportunidad de mandarlos junto con su capitán a Inglaterra, para someterlos a juicio.⁴²

§. El fin de Kidd

En mayo de 1701 se celebró en el Old Bailey el juicio en el que Kidd tuvo que comparecer acusado de piratería y robo en alta mar.

* * * *

En cuanto a la defensa del capitán Kidd, él insistía mucho en su inocencia y en la felonía de sus hombres; sostuvo haber partido con un encargo loable y que no hubo ocasión, mientras estuvieron en circunstancias favorables, de lanzarse a la piratería; pero que los hombres se amotinaban con frecuencia en su contra y actuaban a su antojo; que lo amenazaron con matarlo en su propia cabina y que, en una ocasión, lo abandonaron 95 hombres de una vez y prendieron fuego a su bote, de modo que se vio incapaz de llevar su nave de regreso a casa, o las presas que había hecho, para hacer que fueran condenados como era debido; y que estas naves, según sus palabras, habían sido apresadas al amparo de una patente otorgada con el sello oficial, puesto que disponían de salvoconductos franceses [...]

En cuando a la amistad con Culliford, un famoso pirata, Kidd la negó y afirmó que había intentado capturarlo, pero que sus hombres —que según él no eran sino un atajo de delincuentes y villanos— se negaron a respaldarlo, y otros tantos huyeron de su nave para pasar a la del mencionado pirata. Pero había numerosas pruebas en su contra, que lo afectaban a él concretamente, y lo declararon culpable.⁴³



* * * *

Kidd también fue juzgado por asesinar a su cañonero, William Moore, e igualmente lo hallaron culpable. Cuando lo llevaban a la horca, el sacerdote intentó arrancarle una confesión, pero en vano, ya fuera porque el reo no lo quería o porque no podía. «Encendido por la bebida», convencido de su inocencia y divagando ante la multitud allí congregada, pronunció piadosas palabras pero no calmó el odio que sentía hacia los testigos del proceso judicial.

* * * *

Cuando le preguntaron qué tenía que decir en contra de que lo condenasen, él respondió que nada, salvo que había sido objeto de perjurio por parte de gentes perversas. Y cuando en efecto se pronunció la sentencia, él afirmó: «Mi señor, es una condena muy dura. Por mi parte, yo soy el más inocente de todos ellos, pero gentes perjuras han presentado testimonio en mi contra».

Habiendo transcurrido aproximadamente una semana desde entonces, se ahorcó al capitán Kidd, Nicholas Churchill, James How, Gabriel Loff, Hugh Parrot, Abel Owen y Darby Mullins en el Muelle de las Ejecuciones, y luego se los colgó de unas cadenas, a cierta distancia unos de otros, por todo el río, donde sus cuerpos se estuvieron exhibiendo durante muchos años.⁴⁴

* * * *

En realidad, la ejecución de Kidd fue bastante chapucera. Cuando ya lo iban a colgar; la cuerda se soltó de su mecanismo, el cadalso se partió y el pirata cayó al suelo. Apoyaron una escalera en la horca y lo volvieron a colgar dejándolo ir desde lo alto. El cadáver estuvo expuesto en Tilbury, en la cuenca baja del río Támesis, un lugar destacado y particularmente visible para los marineros.

Los tories usaron el fallecimiento de Kidd como arma arrojadiza contra lord Somers, el lord canciller y sus colegas whigs. ¿Acaso era Kidd la parte inocente de todo este asunto? ¿O fue un lobo disfrazado de cordero, carente de escrúpulos, incapaz de resistirse a la tentación de la piratería? Desde entonces se han venido presentando argumentos a favor de las dos teorías, pero para los patrocinadores de Kidd, eran preguntas irrelevantes: lo habían perdido todo.

En realidad, la ejecución de Kidd fue bastante chapucera. Cuando ya lo iban a colgar; la cuerda se soltó de su mecanismo, el cadalso se partió y el pirata cayó al suelo. Apoyaron una escalera en la horca y lo volvieron a colgar dejándolo ir desde lo alto. El cadáver estuvo expuesto en Tilbury, en la cuenca baja del río Támesis, un lugar destacado y particularmente visible para los marineros.

Los tories usaron el fallecimiento de Kidd como arma arrojadiza contra lord Somers, el lord canciller y sus colegas whigs. ¿Acaso era Kidd la parte inocente de todo este asunto? ¿O fue un lobo disfrazado de cordero, carente

de escrúpulos, incapaz de resistirse a la tentación de la piratería? Desde entonces se han venido presentando argumentos a favor de las dos teorías, pero para los patrocinadores de Kidd, eran preguntas irrelevantes: lo habían perdido todo.

Las ejecuciones de los piratas

La de los piratas era una raza fatalista. Eran conscientes de que sus delitos podían castigarse con la muerte y cuando brindaban aquel despiadado trato a los demás y se sumergían en una juerga desmedida, con frecuencia estaban esperando su turno para «bailar la danza de la muerte». Por lo general, aquellas bravatas de piratas no duraban mucho cuando se encontraban en el cadalso y con la soga al cuello. Para unos pocos, sin embargo, aquella era la última tirada de dados, la última oportunidad de manifestar su desacuerdo con la sociedad, y estallaban en una furia alcoholizada.

Eran relativamente pocos los piratas que acababan de verdad ante la justicia e incluso aquellos a los que se declaraba culpables recibían en ocasiones algún perdón. Pero los juicios y las ejecuciones de piratas quedaron bien registrados y cuentan con algunos detalles realmente fascinantes.

Las ejecuciones de los piratas seguían una estructura bastante rígida: primero se procedía a la lectura en voz alta de un sermón adecuado a las circunstancias, ante el prisionero y los testigos, ya fuera en el momento previo a la ejecución o unos días antes. Tras el servicio, previsto para exhortar al reo al arrepentimiento de sus pecados ante Dios y al reconocimiento de la autoridad del tribunal que lo condenaba en su nombre, el prisionero caminaba (o se lo trasladaba en carro) desde la prisión hasta el lugar donde se procedería al cumplimiento de la sentencia, tiempo durante el cual la

multitud podía agolparse a lo largo de la ruta para demostrar su desprecio, su apoyo, o simplemente para contemplar el macabro espectáculo. Encima de unos escalones y encaramado al cadalso, con el rostro vuelto hacia el público, el condenado se hallaba acompañado por un capellán y el verdugo. En aquel momento se invitaba al reo a que preparase su «discurso fúnebre». Tanto el prelado como los miembros del tribunal esperaban entonces una confesión acompañada de admoniciones dedicadas a los asistentes, para que estos evitasen caer en el mismo error. Pero no siempre sucedía de este modo. El capitán Kidd, dominado por el alcohol, insistió en su inocencia y en que los testigos habían cometido perjurio; se trata de un ejemplo muy notorio a este respecto. Para algunos prisioneros, era la oportunidad de decir la última palabra. Según la información publicada en un opúsculo, esto es lo que tuvo que decir el capitán John Quelch, colgado en Boston en 1704.

* * * *

Las últimas palabras que dirigió a uno de los pastores mientras subía a las tablas fueron: «No le temo a la muerte, no le temo a la horca, pero sí le temo a lo que vendrá después; temo al gran Dios y al Juicio que ha de producirse». Pero al poco rato parecía haber afrontado con considerable éxito aquel miedo. Así fue cuando estuvo en el tablado y en primer lugar se quitó el sombrero y saludó a los espectadores, sin ninguna preocupación, sin comportarse según haría un hombre a punto de morir, como otros muchos hacían. Los sacerdotes habían mostrado gran interés, a lo largo del camino hacia su ejecución, en que el condenado glorificase a Dios ante su muerte y defendiera el testimonio preciso en aquella ocasión: contrario a los pecados que lo habían llevado a la ruina y favorable a los caminos de la religión que tanto había descuidado. Pero en el momento en que lo

llamaron para concederle la palabra, fue así como se manifestó: «Caballeros, poco es lo que tengo que contar; esto es lo que os diré, que deseo se me informe de por qué estoy aquí, porque me han condenado basándose solo en circunstancias. Que todo el mundo cuente con mi perdón: y que Dios se muestre misericordioso con mi alma». Cuando Lambert advirtió a los espectadores de la conveniencia de guardarse de las malas compañías, el reo Quelch se le unió añadiendo que también deberían vigilar cómo entraba el dinero en Nueva Inglaterra, sino los fueran a colgar por eso!⁴⁵

* * * *

Pero en la mayoría de los casos, el condenado se mostraba lo suficientemente arrepentido como para satisfacer las expectativas de las autoridades. Era frecuente que el condenado pidiese entonar el Salmo 51, el Miserere, antes de que el verdugo terminase su actuación. Con las últimas palabras del salmo apagándose en el aire, el reo subía por una escalera apoyada en el cadalso. Se le colocaba una soga alrededor del cuello y por debajo de la barbilla, atada en el otro extremo a la barra transversal de la horca. Entonces, en un movimiento repentino, se quitaba la escalera de debajo de los pies siguiendo el método conocido como «soltar al prisionero», que terminó siendo sinónimo de «ahorcar». A diferencia de lo que sucedía en las ejecuciones por ahorcamiento más recientes, en estas más antiguas el prisionero no moría inmediatamente como consecuencia de la rotura del cuello, sino que la muerte llegaba solo tras un proceso de estrangulamiento desesperado y doloroso, durante el cual el rostro del ahorcado tomaba un color violeta oscuro, la lengua y los ojos se salían de sus cuencas y expulsaba involuntariamente los líquidos residuales del cuerpo. Sin duda un espectáculo despiadado; una visión deliberadamente repugnante a la

vista.

§. El obstinado fin del capitán Dolzell

El Capitán Alexander Dolzell, un entusiasta pirata escocés de cuarenta y dos años, fue condenado por piratería en el Old Bailey en diciembre de 1715. Mientras permaneció en las mazmorras de la prisión de Newgate, recibió con frecuencia la visita del reverendo Paul Lorrain, que era entonces el capellán de la penitenciaría.

El papel de los clérigos en aquellas situaciones consistía en persuadir al condenado de forma que confesase sus culpas y se arrepintiese de sus pecados. La intención no radicaba exclusivamente en alcanzar el bienestar del alma del prisionero, sino también en confirmar la legitimidad y las conclusiones del tribunal. No obstante, el intento de mover a confesión no siempre terminaba con éxito. Muchos piratas carecían de fervor religioso y disponían de poco tiempo para el clero. Antes de ser ejecutado, Dolzell se negó a mirar la Biblia y amenazó la seguridad física del capellán. Sin embargo, en sus últimos minutos de vida, cuando el sacerdote Lorrain pronunció las plegarias finales, Dolzell cambió de parecer y se arrepintió.

* * * *

Era tan bruto y obstinado que no quedaba satisfecho con nada de lo que yo le proponía u ofrecía; afirmaba que odiaba ver mi rostro y que no asistiría a la capilla (donde yo dispensaba los sagrados sacramentos), y que tampoco recibiría admoniciones, públicas ni privadas, que vinieran de mí, y además con su último aliento declaró que yo era la causa de su muerte, y que habría de causarme algún daño antes de morir o que me perseguiría después. Le respondí que yo no le temía, ni tampoco a su fantasma; pero sentía dolor al contemplarlo arrebatado por aquella furiosa pasión (tan inadecuada para

alguien a punto de morir) e incluso ante su diabólica animosidad contra mi persona [...]

Pero nada de esto (según noté) podía conmoverlo o llevarlo a tomar consideraciones serias [...] Tal era su injustificado prejuicio contra mí (al que se abandonó) que llegó a amenazarme un día cuando lo llevaban a la capilla, afirmando que me echaría a patadas escaleras abajo; y no satisfecho con esto, también amenazó con hacer trizas la Biblia que yo les había prestado a él y a su compañero de celda para que la leyera mientras estaban en la celda o mazmorra de los condenados, diciendo que no tenía el más mínimo interés en ninguno de mis libros; aunque (tal como le dije) aquel no era mi libro, sino EL LIBRO DE DIOS, y allá él si se atrevía a destruirlo [...]

Esta y otras admoniciones semejantes parecieron afectarlo en cierta medida, hasta el punto de afirmar que estaba arrepentido; pero si se trataba de un arrepentimiento sincero, y no demasiado tardío, es una cuestión ya más dudosa. Rogó que le concediera mis plegarias, como en efecto hice, y también mi perdón, que suplicó, por haberse comportado de aquel modo tan descortés e injusto conmigo.

Después de rezar a su lado, me retiré y lo dejé a solas con sus oraciones, para lo cual le habían concedido cierto tiempo; luego bajaron el cadalso sobre el cual se encontraba y murió ahorcado.⁴⁶

§. El capitán Bellamy y la galera Whydah

Cuando el Capitán *Bellamy* dio captura a la galera *Whydah*, frente a las costas de Jamaica, a finales de febrero de 1717, quedó satisfecho con el botín: «colmillos de elefante, polvo de oro y otras mercancías de gran valor». Era aquella una buena nave de la que pudo hacer uso en el transcurso de sus aventuras piratas en aguas de Virginia. Jamás imaginó que moriría a bordo de aquel barco, en las rocas de Cabo Cod, dos meses más tarde. Al trasladarse desde su balandra a la nueva presa, Bellamy instaló en ella 28

cañones y 150 hombres, y junto con su nave consorte —una balandra a las órdenes del capitán Williams— puso rumbo a la costa de Virginia.

§. Los peligros del viento y el mar

Durante la mencionada travesía, los sorprendió una tormenta terrible, que puso a prueba —hasta el límite— la capacidad de navegar de la embarcación apresada y la habilidad de su tripulación.

* * * *

Ante los primeros signos de que el cielo tendía a nublarse, Bellamy redujo las velas menores y Williams arrizó la mayor, lo cual les costó no poco esfuerzo en medio de aquella explosión de truenos tan violentos que el *Whidaw* [sic] estuvo a punto de zozobrar. Inmediatamente después se colocaron con el viento en popa, pues no podían maniobrar de otra forma, ya que solo podían correr con el trinquete en calzones. Por fortuna para ellos, el viento soplaba entonces del noroeste, porque si hubiera venido del este, sin duda hubieran perecido irremediablemente en la costa. La tormenta fue empeorando a lo largo de la noche, forzó el velamen y obligó al *Whidaw* a girar las vergas a babor, y lo único que pudieron hacer con los aparejos y la caña del timón, con cuatro hombres en la santabárbara y dos en el timón, fue mantenerse de cara al viento, porque de haber tomado por la lúa, habrían perdido el gobierno y se habrían ido a pique sin remedio. Mientras tanto, el cielo era todo rayos y centellas que el mar, por efecto de la agitación de las partículas salinas, parecía imitar [...] El terrible bramido sordo de los vientos solo podía igualarse con los truenos que se iban repitiendo, truenos incesantes que se diría habrían bastado para despertar el temor del Ser Supremo —Señor de los mares y los vientos— en el corazón de cualquier persona; pero entre aquellos desdichados, el efecto fue otro, porque intentaron ahogar el estruendo de los vibrantes elementos con sus blasfemias, juramentos y otras

terribles imprecaciones. Bellamy juró que sentía no poder sacar sus cañones para devolver el saludo, refiriéndose así a los truenos [...] Aquella noche siguieron corriendo con los mástiles desnudos: a la mañana siguiente, con el palo mayor roto por la carlinga, tuvieron que cortarlo y arrojarlo al mar y, al mismo tiempo, el palo de mesana cayó por la borda. Estas desgracias hicieron que en el barco atronaran las blasfemias, que empeoraron cuando al ir a probar las bombas, se dieron cuenta de que en el barco había entrado mucha agua; aunque las accionaron sin descanso y con ello impidieron que siguiera entrando más [...] Con un viento tan cambiante, que saltaba sin cesar de un punto de la brújula al otro, el mar era realmente atroz y brusco, hasta el punto de que albergaban ya pocas esperanzas de salvación; rompía sobre la popa, entraba por el coronamiento y derribó a los dos hombres del timón, que solo gracias a las redes se salvaron. Aquel viento acabó abatiendo su furia después de cuatro días y tres noches, y quedó estable en dirección nornordeste, disminuyendo a medida que pasaban las horas; y cuando el tiempo empezó a clarear, hablaron con la balandra y acordaron poner rumbo a la costa de Carolina.⁴⁷

* * * *

El viento giró de nuevo hacia el sur y decidieron cambiar de rumbo y dirigirse a Rhode Island, mientras las bombas del Whydah funcionaban a toda máquina para combatir las filtraciones.

§. Un puñado de gallinas torpes

De camino a Rhode Island, Bellamy y la tripulación del Whydah se encontraron con una balandra que pertenecía al capitán Beer, de Boston, y la apresaron. Durante el saqueo de la nave, la tripulación se declaró partidaria de hundirla antes que permitir a Beer seguir en el mando, así que dejaron al desventurado capitán en tierra, en la isla de Block, con una carta de Bellamy

que en parte se presentaba como disculpa y en parte constituía un encendido discurso contra la clase dirigente.

* * * *

«Lamento que mis hombres no le dejen continuar con su balandra, porque me disgusta causar daños a nadie cuando no es en mi propio provecho. Esta balandra, tenemos que hundirla, pues podría serle de utilidad. Aunque en realidad no es usted más que un perrillo soplón, igual que todos aquellos que se someten al gobierno de las leyes dispuestas por los ricos en beneficio de su propia seguridad, porque por otro lado esos cachorros cobardes carecen del coraje necesario para defender por sí solos lo que consiguen mediante sus artimañas. —Pero es igual y poco importa—. Ellos son una panda de canallas y rastreros y ustedes, los que les sirven, no son más que un puñado de gallinas torpes. Ellos nos vilipendian, los muy sinvergüenzas, cuando la única diferencia que existe es que ellos roban a los pobres al amparo de la ley, está claro, y en cambio nosotros asaltamos a los ricos amparados tan solo por nuestro propio valor. ¿No estaría mejor siendo uno de los nuestros, antes que mendigar un empleo a esos villanos?». El capitán Beer le respondió que su conciencia no le permitiría quebrantar las leyes de Dios y de los hombres. «Es usted un granuja y apela a la conciencia del diablo —contestó Bellamy—. Yo soy un príncipe libre y tengo tanta autoridad para hacer la guerra en todo el mundo como el propietario de un centenar de veleros en el mar y de un ejército de cien mil hombres en tierra. Y esto es lo que me dicta mi conciencia: que no merece la pena discutir con cachorros gemebundos que permiten que sus superiores los traten a puntapiés».⁴⁸

* * * *

Tras proceder al carenado y reabastecimiento de la nave en el río Machias, en Maine, el capitán Bellamy y su tripulación pusieron rumbo a Terranova, donde capturaron un par de presas en las aguas de Grand Banks, se quedaron con todos los hombres y hundieron las embarcaciones. Apartado de los demás por una tormenta, el Whydah dio con un buque de guerra francés, provisto de 38 cañones, que trasladaba a unos soldados a Quebec; se desató una batalla en la que Bellamy perdió a 36 hombres y terminó con el casco bastante maltrecho, antes de que la oscuridad permitiera al conejo escapar del lebel. De vuelta en la costa de Terranova, se reunió con la nave consorte e iniciaron la travesía hacia Nueva Inglaterra. Entre la costa de St. George y los bancos de arena de Nantucket apresaron al Mary Anne.

§. Naufragio en la costa en una noche oscura

Al ser un experto conocedor de aquella costa traicionera, los piratas pidieron al capitán del Mary Anne que navegase por delante, con una luz encendida, y los guiase en el camino. Mientras los piratas disfrutaban de una alegre jarana, el valeroso timonel vio una ocasión de huir.

* * * *

Durante una noche de celebración general, al ver a todos los piratas borrachos, cazó la oportunidad al vuelo y encaminó su nave hacia la costa, a medianoche, cerca de Eastham, de donde solo él saldría con vida. El *Whidaw* [sic], que se guiaba por su luz, se encontró con el mismo destino. El pequeño navío encalló en la arenosa bahía y los hombres bajaron a tierra sin dificultad [...] Los piratas que lograron huir —siete en total— fueron apresados por los habitantes de la zona.⁴⁹

§. Las últimas palabras de los hombres de Bellamy

El Reverendo Cotton Mather fue un ministro puritano que dirigió la Segunda Iglesia del Norte en Boston entre 1685y 1722. Ferviente defensor de sus creencias, estaba bien enterado de los delitos de piratería cometidos contra las gentes de mar de su ciudad y provincia y dedicaba mucho tiempo a advertir a su congregación sobre el mal de los piratas. Representó un papel importante en numerosos juicios y ejecuciones de los bandidos.

Cuando la nave del capitán Samuel Bellamy, la Whydah, fue conducida hasta la costa y encalló en Cabo Cod el 26 de abril de 1717, provocando la muerte de 144 hombres —el propio Bellamy entre ellos—, los supervivientes fueron rescatados por dos hombres en una canoa. Al cabo de unas horas se encontraban en manos de la justicia local. Los siete fueron enviados a Boston, donde comparecieron en un juicio celebrado en el mes de octubre. Cotton Mather fue el hombre a quien los piratas condenados solicitaron ver en persona. Él anotó las conversaciones que había sostenido con los prisioneros condenados mientras caminaban desde la prisión al lugar de las ejecuciones y luego las publicó en forma de opúsculo, titulado Instrucciones para los vivos, desde la condición de los muertos, en 1717. Mather habló primero con Thomas Baker, un sastre holandés de veintinueve años.

* * * *

Ministro: He venido a ayudarte en lo que pueda, para que tu llanto se convierta en algo bueno. ¿Sientes ahora que tu corazón está mejor dispuesto?

Baker: ¡Ah! ¡Me encuentro en una situación terrible! Jesús Dios mío, amado Jesús mío, ¡apiádate de mí!

Ministro: ¿Eres consciente de que has sido un terrible pecador y que por ello te encuentras expuesto al atroz disgusto del glorioso y sagrado Dios Nuestro Señor? Baker: ¡Sí! ¡Lo sé! Y... ¿es acaso posible que semejante pecador

acabe encontrando el perdón divino? Oh, Dios, ¿podrás perdonar a este pecador?

Ministro: Amigo mío, esto es lo primero que tengo que decirte: ¡Puedes obtener el perdón!

Baker: Oh, Dios todopoderoso, ¡apiádate de mí!

Ministro: Siento que estás atravesando una espantosa agonía. Pero esa agonía justamente es la puerta que te permitirá entrar por la senda estrecha.

* * * *

A continuación Mather dedicó su atención al siguiente condenado, un hombre de Nueva York, de veinticuatro años, llamado Simón van Vorst (Vanvoorst, en la grafía del documento).

* * * *

Ministro: Pobre Vanvoorst, ¿qué se puede hacer por ti? ¿Cómo se encuentra tu alma, en la hora fatídica, que ahora ha venido sobre ti?

Vanvoorst: Espero que un poco mejor de lo que ha estado hasta ahora.

Ministro: Has escuchado a Satán más que a Dios. ¿Lo lamentas? Vanvoorst: Espero que sí.

Ministro: De todos tus pecados anteriores, ¿cuáles te pesan más, ahora?

Vanvoorst: El haber desatendido el respeto que debía a mis padres y el haber profanado los domingos.

Ministro: Tu forma de pecar en contra de la educación religiosa agrava terriblemente todos tus pecados. Te ruego que lo tengas en consideración.

Vanvoorst: Sí, señor, lo tengo en cuenta.

Ministro: Aunque desearía que tú y tus miserables compañeros que se hallan contigo fuerais más conscientes de los crímenes por los que ahora vais a ser apartados de entre los vivos [...] Todas las naciones están de acuerdo en

tratar a vuestro clan como un enemigo común de la humanidad, en extirparos de este mundo [...] ¡No sois más que asesinos! Su sangre clama al cielo en vuestra contra. Y así sucede con la sangre de los pobres prisioneros (ochenta, he oído decir) que se ahogaron cuando el *Whidau* [sic] se perdió en la tormenta que os arrojó a tierra.

Vanvoorst: Nos obligaban. Éramos forzados...

Ministro: ¿Que os obligaban? ¡No; ningún hombre puede decir que lo han obligado a pecar contra el Altísimo! ¿¡Obligados!?! ¡Jamás! Deberíais haber soportado cualquier cosa, antes que pecar como lo hicisteis. Mejor hubiera sido padecer mortal martirio en las crueles manos de vuestra Hermandad, que convertirnos en uno de ellos [...] Dime ahora: ¿Qué piensas de esta mala vida tuya, en la que te has alejado de Dios? Vanvoorst: Lamento de corazón esta vida horrible. Muero con la esperanza de que Dios Nuestro Señor sea misericordioso conmigo. Y preferiría morir esta misma tarde, elegiría la muerte antes que volver a vivir como antes; antes que repetir mis delitos.

Ministro: Buenas palabras son, y nobles, pero idénticas a las que he oído pronunciar a otros que, tras un indulto (que tú no puedes tener), han vuelto a cometer los mismos delitos de antes. Ahora tengo que dejarte en manos del Señor, ¡y le suplico! ¡Ojalá sea tu corazón así como dices!

* * * *

Dirigiéndose a John Brown, un jamaicano de veinticinco años que había sido prisionero de los piratas, el ministro decía:

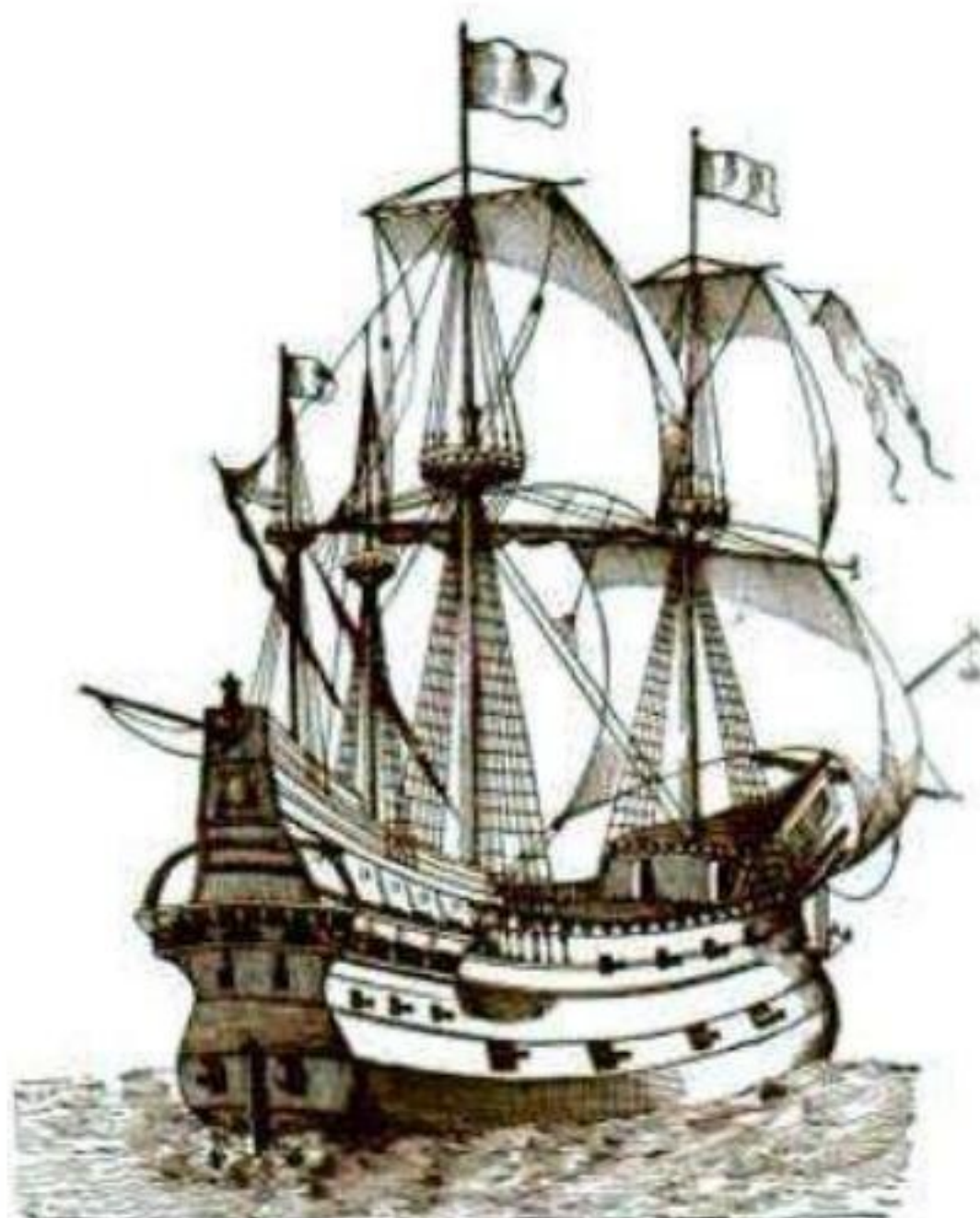
Ministro: Un pecador... ¡Triste desgracia, que haya causa de afirmarlo así! Pero dime, por favor, ¿qué pecados en especial pesan sobre ti como la más terrible carga?



Brown: ¿En especial? Vaya, es que yo soy culpable de haber cometido todos los pecados del mundo. No sabría por dónde empezar. Quizá con el juego. No, con las putas, que me llevaron al juego; y el juego a la bebida; y la bebida a la mentira y al perjurio y a maldecir y a todo lo malo; y de ahí a robar; y así hasta aquí.

Ministro: Dios te ha distinguido de tus hermanos ahogados concediéndote un espacio para el arrepentimiento, que a ellos les ha sido negado. Lamento que no hayas hecho mejor uso de él.⁵⁰





Abandonados a su suerte

Abandonar a su suerte: «dejar en una isla desierta a un marinero con el pretexto de que ha cometido un delito grave». Esta clase de definiciones son el esqueleto, los huesos sobre los cuales la imaginación ha ido construyendo todo un ejemplar a su mayor gusto y conveniencia.

El abandono en la isla desierta —marooning, en inglés— fue entre los piratas, uno de los instrumentos más efectivos para el castigo o la venganza. Si un filibustero quebrantaba alguna de las numerosas normas que regían en su banda en particular, podían abandonarlo; si un capitán defendía su barco hasta el extremo de causar demasiado enojo a los piratas atacantes, lo abandonaban. Incluso todo un capitán de los piratas, si contrariaba a su tripulación mostrándose excesivamente severo en su gobierno, corría el peligro de sufrir en su persona el mismo castigo que tal vez él había impuesto a otros en más de una ocasión.



El proceso de abandono era tan simple como terrible. Se escogía un

lugar adecuado (con frecuencia, una isla desierta lo más remota y alejada posible de las rutas comerciales) y se trasladaba al condenado en un bote de remos desde el barco hasta la playa. Allí lo arrojaban sobre la arena; se lo dejaba en tierra con una pistola, media docena de balas, unos pellizcos de pólvora y una botella de agua, y el bote se alejaba remando de nuevo hasta el barco. De modo que allí se quedaba el pobre desgraciado, solo con la compañía de sí mismo, y acabaría delirando una vez perdido el juicio o sentado y hundiéndose en una fúnebre desesperación hasta que la muerte, compasiva, lo liberase de aquel tormento. Pocas veces —si es que llegaba a ocurrir— se volvía a tener noticia de alguien que hubiera sufrido el abandono. Quizá la tripulación de algún navío que por azar surcara aquellas aguas acabaría encontrando unos huesos secos y pálidos sobre la arena blanca, bajo el abrasador resplandor del sol, nada más. Y esta era la historia de los hombres que practicaban el abandono.⁵¹

§. El auténtico Robinson Crusoe

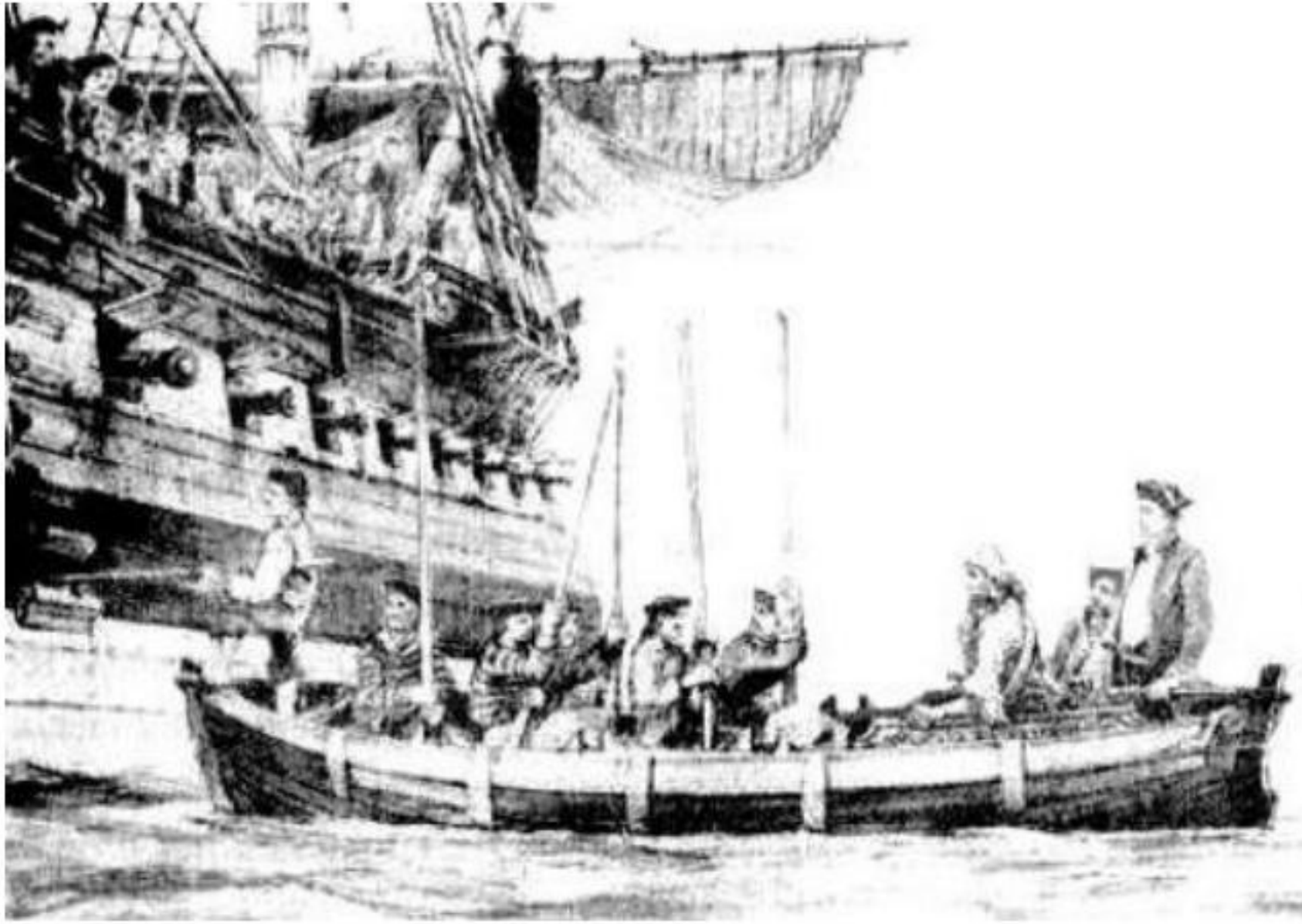
Alexander Selkirk fue el modelo real a partir del cual Daniel Defoe construyó el personaje literario de Robinson Crusoe. Selkirk era hijo de un zapatero y se lanzó a la mar uniéndose a una banda de bucaneros. Tras una discusión con el capitán de su barco, el Cinque Ports, acerca de su capacidad para seguir navegando, pidió que lo dejaran en tierra en la isla deshabitada del Pacífico conocida como Más a Tierra, en el archipiélago de Juan Fernández. A la postre se vio abandonado allí, en solitario, durante cuatro años y cuatro meses. Woodes Rogers, antiguo corsario y más adelante —tras desbancar a sus ex compañeros— gobernador de las Bahamas, nos ofrece un relato clásico sobre la figura de Selkirk y su rescate, que se produjo el 2 de febrero de 1709.

* * * *

Nuestro bote regresó de la playa rebosante de cigalas y con un hombre vestido con pieles de cabra, con un aspecto más salvaje que el de las dueñas originales de aquellos cueros. Llevaba en aquella isla cuatro años y cuatro meses, tras ser abandonado por el capitán Stradling del *Cinque-Ports*. Se llamaba Alexander Selkirk, era escocés y había sido oficial mayor del *Cinque-Ports*, un barco que llegó aquí por última vez con el capitán Dampier, quien me hizo saber que este era el mejor hombre a bordo de la nave; al recordarlo, resolví de inmediato que pasara a formar parte de nuestra tripulación.

Fue él quien la noche anterior había encendido un fuego, al ver nuestros barcos, que le parecieron ingleses. Durante su estancia en esta isla había avistado varias embarcaciones, pero solo dos echaron el ancla. Cuando se acercó a mirar, descubrió que eran españoles y se retiró, tras lo cual ellos dispararon contra él. De haber sido franceses, se habría presentado ante ellos, pero prefirió arriesgarse a morir solo en la isla antes que caer en manos de los españoles por aquellas latitudes, porque temía que lo asesinasen o lo emplearan en las minas como esclavo, pues sospechaba que no perdonarían la vida de ningún extranjero que pudiera llegar a descubrir el paradero de los mares del Sur. Los españoles habían desembarcado antes de que él supiera quiénes eran y se le acercaron tanto que tuvo que correr mucho para huir; porque no solo le dispararon, sino que además fueron tras él hasta el bosque, donde trepó a un árbol, a los pies del cual ellos estuvieron orinando y matando cabras justo en las inmediaciones; pero a la postre se marcharon sin haberlo encontrado. Nos contó que había nacido en Largo, en el condado escocés de Fife, y que fue criado como marinero desde muy joven. La razón por la cual lo abandonaron allí fue una diferencia de opinión entre él y su capitán [...] Tenía consigo la ropa de vestir y la de

cama, junto con un mosquete, algo de pólvora, balas y tabaco, un hacha, un cuchillo, una tetera, una Biblia, algunos objetos prácticos, además de sus instrumentos matemáticos y sus libros. Se entretenía y se abastecía lo mejor que podía; pero durante los primeros ocho meses tuvo que realizar un gran esfuerzo para vencer la melancolía y el terror de verse abandonado, a solas, en aquel lugar desolado. Levantó dos cabañas con pimenteros, las cubrió con unas hierbas largas y las forró con las pieles de las cabras —que mataba a placer con su pistola, mientras le duró la libra de pólvora, pues no tenía más—, y cuando estuvo a punto de agotar la pólvora, hizo fuego frotando dos palos de madera de pimentero sobre las rodillas. En la cabaña menor, dispuesta a cierta distancia de la otra, preparaba las vituallas, y usaba la más grande para dormir; allí se dedicaba a leer, a entonar los salmos y a rezar. Nos contó que había sido mejor cristiano durante su etapa de soledad de lo que nunca fuera antes y de lo que, se temía, volvería a serlo jamás. Al principio no comía nada hasta que el hambre lo obligaba, en parte por la terrible pena que sentía, en parte por la falta de sal y de pan; y tampoco se iba a la cama hasta que ya no veía nada. La madera de pimentero, que ardía bastante bien, le servía tanto para calentarse y cocer alimentos como para alumbrarse, y además desprendía un aroma peculiar que lo refrescaba. Quizá habría podido conseguir pescado suficiente, pero no lo podía ingerir sin sal, puesto que entonces le causaba descomposición; aunque no era así con las cigalas, grandes como langostas y muy sabrosas. Unas veces las hervía y otras las asaba, como hacía con la carne de las cabras, de las que obtenía un buen caldo, porque aquellas no son tan apestosas como las nuestras; según sus cuentas, había matado unas quinientas durante su estancia en la isla, y aun habría cazado otras tantas, que marcaba en la oreja y dejaba marchar.



Cuando le faltó la pólvora, las atrapaba a la carrera; como su forma de vida y el ejercicio constante, tanto de caminar como de correr, había librado su cuerpo de cualquier humor grasiento, corría a una velocidad fantástica a través de los bosques, por las rocas y las colinas, tal como pudimos comprobar en cierta ocasión en que lo empleamos para que nos cazase unas cuantas cabras. Nosotros teníamos un perro bulldog al que enviamos, junto con varios de nuestros corredores más ágiles, para que lo ayudasen a atrapar las cabras; pero él pronto tomó distancia y dejó agotados tanto al perro como a los hombres, cazó las presas y las trajo auestas, cargadas en la espalda. Nos contó asimismo que, en cierta ocasión, aquella agilidad para perseguir a las cabras casi le cuesta la vida, pues perseguía a una de ellas con tanta ansia que la agarró justo al borde de un precipicio que no había visto antes, al quedar disimulado por unos arbustos, de modo que cayó por el mencionado precipicio junto con la cabra desde una altura considerable; y quedó tan aturdido y magullado a causa de la caída que apenas salió de ello con vida y cuando recobró el sentido vio a la cabra, muerta, bajo su cuerpo. Permaneció allí tumbado unas veinticuatro horas, sin apenas poder

arrastrarse hasta su cabaña, que estaba a una milla de distancia, aproximadamente; tampoco pudo salir al exterior durante diez días. Al final acabó disfrutando de la carne lo suficiente, aun sin sal ni pan, y cuando era temporada, disponía también de buenos nabos que habían sembrado allí los hombres del capitán Dampier, y que ahora se habían extendido por algunos acres de terreno. Disponía igualmente de abundantes frutos que le ofrecía la palmera de Carolina y sazonaba la carne con el fruto del pimentero, esto es, la pimienta de Jamaica, lo cual le proporcionaba un aroma delicioso. Descubrió también una pimienta negra conocida como *Margarita*, estupenda para eliminar los gases y contra los dolores de barriga. En seguida se quitó tanto los zapatos como las ropas para correr por el bosque; y a la postre, viéndose obligado a moverse sin estas prendas, los pies se le curtieron de tal manera que corría por todas partes sin molestias, por lo que pasó un tiempo desde que lo encontramos hasta que pudo volver a llevar zapatos. Tras haber superado la melancolía, en ocasiones se entretenía grabando su nombre en los árboles, así como anotando el tiempo que nevaba abandonado en aquella isla. Al principio tuvo que soportar muchas molestias por parte de los gatos y las ratas, que habían crecido en gran número a partir de alguna de las especies venidas a bordo de los barcos que se habían detenido allí para reponer sus cargamentos de agua y madera. Las ratas le roían los pies y las ropas mientras dormía, lo cual lo obligó a atraer a los gatos dándoles de comer de la carne de las cabras, artimaña mediante la cual algunos animales se volvieron tan dóciles que lo acompañaban por centenares, y pronto lo libraron de las ratas.

También domesticó algunas cabritillas y, para entretenerse, de tanto en tanto cantaba y bailaba con ellas y con sus gatos; de forma que, gracias a la Providencia y a la fuerza de su juventud —pues entonces contaba con treinta años— acabó por dominar todos los inconvenientes de la soledad y se sintió bastante más desahogado. Cuando se le deshicieron las ropas por lo avejentadas que estaban, se fabricó un abrigo y un gorro con piel de cabra,

que pudo coser con trocitos más pequeños del mismo material, cortados con el cuchillo. No disponía de más agujas que un clavo, y cuando el cuchillo perdió el filo por completo, fue haciendo otros lo mejor que podía con algunos aros de hierro que habían quedado en la playa, golpeándolos encima de unas piedras hasta dejarlos finos y afilados. Con algunas telas que tenía, preparó unas camisas cosidas con un clavo y algunos hilos de sus medias viejas, que había guardado a propósito. Llevaba puesta su última camisa cuando lo encontramos en la isla.

Al principio, cuando subió a bordo con nosotros, había olvidado tanto el lenguaje por la falta de uso, que apenas podíamos entenderlo, pues parecía pronunciar tan solo la mitad de las palabras. Le ofrecimos una copa, pero no la tocó, pues no había bebido nada más que agua desde que estaba en la isla, y pasó algún tiempo antes de que pudiera disfrutar de nuestras viandas. Nos contó que no había otros productos en la isla que los que hemos mencionado, salvo unas ciruelas negras, muy buenas, pero difíciles de alcanzar, puesto que sus árboles crecían en lo alto de las montañas y de las rocas.⁵²

§. Woodes Rogers, gran cazador de piratas y antiguo corsario

Antes de ocupar su puesto como gobernador de las islas Bahamas, Woodes Rogers (1679-1732) fue un corsario de éxito. Entre 1708 y 1711, junto con William Dampier y el Duchess de Stephen Courtney, dio la vuelta al mundo navegando en el Duke; causó graves perjuicios a los intereses españoles saqueando y exigiendo un rescate por la ciudad de Guayaquil (actualmente la mayor ciudad portuaria de Ecuador), donde se hizo con 22 000 reales de a ocho y 3.500 monedas de plata, y apresó veinte naves, entre las que destacaba sin duda el Nuestra Señora de la Encarnación Desengaño, apresado en 1709. Este era el galeón que todos los años surcaba las aguas desde Manila, en las Filipinas, hasta Acapulco, en México. Iba cargado con sedas de Oriente, especias, oro y gemas por valor de 150 000 libras

esterlinas. Woodes Rogers fue uno de los dos únicos ingleses que cayeron heridos en la acción.

* * * *

Un disparo me alcanzó en la mejilla izquierda. La bala me arrancó gran parte de la mandíbula superior y varios de mis dientes, unos cuantos de los cuales cayeron al suelo, en cubierta, donde yo mismo caí [...] Me vi obligado a escribir lo que quería comunicar, para evitar desangrarme y por el dolor que sufría al hablar.⁵³

§. El reparto del botín

*Deshaciéndose de buena parte de las otras naves apresadas en los momentos más adecuados a lo largo del viaje, llevó el galeón de Manila a su país natal, Inglaterra. Los rumores según los cuales el botín ascendía a millones de libras eran totalmente irreales. Un estudioso ha calculado que la suma total obtenida a partir de la venta de los botines obtenidos por Woodes Rogers alcanzó un monto de 148 000 libras esterlinas. Tras deducir los costes —que habían sido considerables—, los propietarios obtuvieron cerca de cincuenta mil libras (en total) y los marineros, una suma total parecida. Tras el reparto, solo ocho miembros del nutrido grupo de propietarios obtuvieron beneficios individuales por encima de las mil libras, y en cuanto a los marineros, recibieron un trato despectivo y se vieron obligados a esperar unos años, mientras se solventaban las diferencias legales, antes de recibir la parte que les correspondía. Woodes Rogers salió algo mejor parado; pese a que durante el proceso judicial se declaró en bancarrota, terminó con más de 1500 libras de beneficio; pero sin duda, se trata de una suma no poco modesta como para haber arriesgado la vida contra los españoles en los mares del Sur.*⁵⁴

§. El perdón del Rey

El 5 de septiembre de 1717, el rey Jorge I hizo pública una proclamación real dirigida a los gobernadores de las colonias británicas en las Indias Occidentales y América del Norte, en virtud de la cual declaraba que todo pirata que se rindiese a las autoridades de forma voluntaria obtendría el perdón «por la gracia de Su Majestad». Aquellas proclamas exigían tanto la rendición voluntaria por parte de los piratas ante las autoridades como la promesa firme de no volver a ejercer la piratería. Muchos aprovecharon la oportunidad para retrasar o, mejor aún, escapar al castigo que sin duda merecían.

Woodes Rogers llegó a Providencia, en las Bahamas, en 1718, para ocupar el cargo de gobernador. Providencia era la isla más extensa de las Bahamas y se levantaba al este de lo que entonces se conocía como la Florida española. A principios del siglo XVIII, era una base notoria de la piratería, en la que los piratas podían «guardar sus riquezas, limpiar y reparar sus barcos y construirse una especie de hogar»⁵⁵.

Llegaba a la isla «investido con poderes que le permitían recurrir a cuantos métodos juzgase necesario aplicar con el fin de reducir a los piratas; y para que el proyecto no careciese de nada, llevaba consigo la proclama del perdón real, para todos aquellos que retomasen sus obligaciones en un tiempo determinado».⁵⁶ La proclama, tal como se publicó en el Boston News-Letter del 2-9 de diciembre de 1717, reza como sigue:

Edicto para la supresión de la piratería, por el rey Jorge
R.

Habiendo recibido noticias de que varias personas, súbditos de la Gran Bretaña, han cometido desde el día 24 de junio del año de Nuestro Señor de 1715 varios actos de robo y piratería en

alta mar, en las Indias Occidentales o en zonas contiguas a nuestras plantaciones, que han ocasionado, o podrían haberlo hecho, graves daños a los comerciantes de Gran Bretaña [...] hemos juzgado oportuno, aconsejados por nuestro Comité de Asesores, publicar este edicto real: y por la presente prometemos y declaramos que, en el caso de que cualquiera de los antedichos piratas se rinda de forma voluntaria el día 5 de septiembre del año de Nuestro Señor de Mil Setecientos y Diez y Ocho, o antes de esa fecha, ante uno de nuestros ministros principales de Gran Bretaña o Irlanda, o ante cualquier gobernador o subgobernador de nuestras plantaciones sitas al otro lado del mar; que todo aquel pirata o aquellos piratas que se rindan ante ellos del modo que hemos descrito más arriba, obtendrán el perdón de Nuestra Graciosa Majestad [...]

Y por la presente nosotros encomendamos y ordenamos a todos nuestros almirantes, capitanes y otros oficiales de la Marina Real, así como a todos nuestros gobernadores y comandantes de cualquier fuerte, castillo o cualquier otro lugar de nuestras plantaciones, y a todos los demás funcionarios civiles y militares que, en consecuencia, apresen y capturen a aquellos piratas que rechacen la rendición o no cumplan con sus términos [...]

En caso de que una o varias personas [...] hagan o consigan que uno o más de los mencionados piratas sean descubiertos o apresados [...] obtendrán y recibirán una recompensa por ello, a saber: por cada comandante de barco o navío pirata, la suma de cien libras esterlinas; por cada teniente, lugarteniente, contramaestre, cañonero o carpintero, la suma de cuarenta libras esterlinas; por cada oficial de rango inferior, la suma de treinta libras, y por cada hombre de la marinería, la suma de veinte libras. Y si cualquier persona o personas que pertenezcan y formen parte de la tripulación de cualquiera de esos barcos o navíos piratas [...] apresan y entregan o hacen que se aprese y entregue a cualquier comandante o comandantes de estos barcos piratas o navíos [...] esta persona o personas, a modo de recompensa, recibirán por cada comandante la suma de doscientas libras esterlinas.

*Dictado en Nuestra corte en Hampton-Court, el día 5 de septiembre de 1717, en el cuarto año de nuestro reinado. ¡Dios Salve al Rey!*⁵⁷

§. La protección del comercio en el Caribe

Transcurridos diez días, el rey tuvo aún otro gesto en pro de la seguridad del comercio en el Caribe, sobre todo en las Bahamas, y en contra de los piratas.

* * * *

Habiendo recibido Su Majestad las numerosas quejas de comerciantes, capitanes de barco y otras personas, así como las de varios gobernadores de las islas y plantaciones de Su Majestad en las Indias Occidentales, conforme al hecho de que los piratas crecen en número de tal modo que infestan no solo los mares próximos a la Jamaica sino también los de la zona norte del continente americano; y puesto que a menos que se tomen determinadas medidas eficaces, todo el comercio de la Gran Bretaña con estas zonas no solo se verá obstruido sino en innegable peligro de extinguirse, Su Graciosa Majestad, tras deliberar con nuestro Consejo, ha tenido a bien, en primer lugar, disponer una fuerza adecuada que se empleará para erradicar a los mencionados piratas⁵⁸.

* * * *

Según el edicto, los barcos de guerra de Su Majestad quedarían dispuestos del siguiente modo: en Jamaica, tres fragatas de quinta clase con cuarenta cañones, una de sexta clase con veinte cañones y una balandra de seis cañones; en Barbados, una fragata de quinta clase con treinta cañones, una de sexta clase con veinte cañones y una balandra con seis; en Virginia, una fragata de quinta clase con cuarenta cañones, una de quinta clase con treinta cañones y una de sexta clase con veinte; en Nueva York, tres fragatas de sexta clase con veinte cañones cada una. Todas ellas, con la orden de perseguir y causar daño a los piratas. Mientras tanto, el gobierno británico prestaría especial atención a las Bahamas, del modo que se describe a continuación:

* * * *

En este momento, los piratas disponen de un refugio dotado de artillería en la isla de Harbour, en las Bahamas; asimismo, el refugio general y más habitual para los piratas está en Providencia, la principal de aquellas islas; Su Graciosa Majestad ha tenido a bien dictar instrucciones para expulsar a aquellos piratas que hayan tomado refugio en las mencionadas islas, así como para asegurarlas instalando en ellas colonias y fortificaciones, en pro de la seguridad y beneficio del futuro comercio y navegación en aquellos mares.⁵⁹

§. El Edicto llega a Providencia

Pertrechado con tres buques de guerra y una cédula del gobierno británico para ejercer las funciones de primer gobernador real de las Bahamas, Woodes Rogers navegó hacia el puerto de Nassau con la intención de erradicar a los piratas y establecer un control adecuado de la Corona sobre aquel extraño e inaceptable puerto pirata. Muchos se aprovecharon del nuevo perdón, pero no fueron muchos los que cumplieron su parte del trato.

* * * *

En Providencia, al recibir la proclama se generó una confusión y un desacuerdo inmediatos entre los piratas. Algunos eran partidarios de quedarse, fortificar la isla en la medida de lo posible y arriesgarse enfrentándose a las fuerzas del gobierno. Otros deseaban sacar provecho del perdón e introducirse en actividades más respetables; al menos, por el momento. Su líder, el capitán Jennings, decidió rendirse y, siguiendo su ejemplo, cerca de ciento cincuenta piratas se presentaron ante el gobernador de Bermudas y obtuvieron sus certificados de perdón, pese a que la mayoría retomó su antigua actividad igual que el perro regresa a su vómito.⁶⁰

§. El capitán Charles Vane desafía la clemencia

El Capitán Charles Vane fue quizá el más hábil de todos los piratas de su época. Experto marino y navegante, era famoso como capitán, aunque fue bastante despectivo con sus iguales. Fue uno de los pocos piratas que declinó el perdón real y llegó al extremo de prender fuego a una presa recién cazada ante las mismas narices del gobernador Woodes Rogers, en Nueva Providencia, en las Bahamas. «En un acto de desafío a la clemencia», se escabulló del puerto y zarpó a bordo de su veloz buque pirata, disparando en su avance contra el buque insignia de Rogers, el Delicia. El Whitehall Evening-Post del sábado 18 al martes 21 de octubre de 1718 publicó el siguiente artículo, procedente de «una buena mano, a bordo de la galera Milford, con rumbo a Nueva York».

* * * *

Señor:

Aquí le ofrezco un breve relato de nuestro viaje a Nueva Providencia en persecución de los piratas. Zarpamos de Inglaterra en compañía del Rose, el Shark, el Delicia, el Willing-Mind y otras dos balandras. Arribamos a San Cristóbal el día 15 del julio pasado y el día 23 a Nueva Providencia, donde solamente encontramos un navío pirata y dos balandras. El navío disponía de cierta fuerza, pues contaba con 18 cañones, pero podía llegar a tener 24. A falta de un práctico que nos ayudara a adentrarnos en el puerto, no nos atrevimos a entrar ni con nuestro barco ni con el Delicia, pero sí enviamos al Rose y al Shark. Echaron el ancla a media distancia de tiro del barco

pirata y el Rose descolgó un bote para abordarlos y ofrecerles el perdón real; pero ellos respondieron que todos los hombres estaban borrachos y que no tenían nada que decirnos. Al poco, lanzaron unos cuantos disparos contra el Rose, mientras este había halado un cabo y tiraba de él; y el capitán pirata, que respondía al nombre de Vane, un joven enérgico y eficiente pero del todo inadecuado para el almirantazgo, había intentado por todos los medios hundir una balandra en la barra del puerto y había abierto un agujero en su fondo tan grande como una escotilla; pero el Rose, advertido de la situación, separó una lancha y cortó las amarras antes de que se hundiese, de modo que pudiera llegar a la costa arrastrada por la marea. Cuando Vane se dio cuenta y descubrió que le resultaba igualmente imposible huir que defenderse, convirtió su fragata en una especie de brulote incendiario y se empeñó en enderezarlo hacia nuestro buque de guerra, y tanto lo consiguió que tuvimos que cortar nuestros cables y dirigirnos hacia el mar, y cuando ya todos creíamos que el Rose se había incendiado, ver la proa constituyó un gran prodigio; a la mañana siguiente vimos al Rose anclado a sotavento de nosotros. Poco después dispusimos de un práctico que había venido desde la costa y entramos en el puerto; si aun así tuvimos la desgracia de tocar fondo, pudimos

desencallar otra vez hacia mediodía. Mientras tanto tripulamos dos balandras que pertenecían a la isla, para perseguir a los piratas; porque para entonces Vane tenía a todos sus hombres a bordo de dos balandras, y estaba a media legua de nosotros, surcando las aguas del otro extremo del puerto. Cuando se dio cuenta de que nuestras balandras iban tras él, arrió la bandera de San Jorge e izó otra negra, con una calavera, con la que indicaba que ni se rendirían ni nos darían cuartel. No obstante, suponemos que se mostró tan valiente porque sabía que sus velas eran excelentes; porque cuando salieron a mar abierto, nuestras balandras abandonaron la persecución al ver que su nave los superaba en dos pies a uno.⁶¹

§. Morir sin las botas puestas

Cuando, en Nassau, un grupo de hombres que había obtenido el perdón retomó la práctica de la piratería, Rogers los apresó, los juzgó y los ahorcó. Diez hombres murieron de ese modo, según un testimonio. Las palabras que pronunciaron antes de morir son rebeldes y rencorosas.

* * * *

Dio la casualidad de que el gobernador Rogers tuvo noticia de aquella expedición y supo dónde pretendían ir. Envío entonces una balandra armada a la isla mencionada; el capitán de aquella nave, con buenas palabras y promesas favorables, consiguió que subieran a bordo para llevarlos a todos a Providencia; fueron once en total, de los que diez fueron juzgados en el

tribunal del almirantazgo, condenados y colgados por el testimonio del otro, a la vista de todos sus antiguos compañeros y antiguos ladrones. Los delincuentes habrían incendiado de buen grado los ánimos de los piratas acogidos al perdón, para así rescatarlos de las manos de los funcionarios de la justicia, pues desde la horca les contaban que jamás habían pensado que les llegaría la hora de ver a diez hombres como ellos atados y colgados como perros, mientras cuatrocientos fieles amigos y compañeros contemplaban el espectáculo sin inmutarse. Un tal Humphrey Morrice cargó las tintas más que el resto, tachando a los antiguos compañeros de pusilánimes y cobardes, como si constituyera una violación del código de honor no alzarse y salvarlos de la ignominiosa muerte que iban a sufrir. Pero todo fue en vano. Les dijeron que debían preocuparse de pensar en el otro mundo y arrepentirse sinceramente por las maldades cometidas en este. «Bien —respondió uno de ellos—. Me arrepiento sinceramente; me arrepiento de no haber hecho más daño, y de no haber rebanado el gaznate a quienes nos apresaron, y lamento profundamente que no estéis todos colgados como nosotros». «Yo también», dijo otra voz. «¡Y yo!», gritó una tercera. Y luego todos callaron; sin pronunciar más discursos fúnebres ni últimas palabras, salvo Dennis Macarty, quien reprochó al público que varios amigos le habían dicho muchas veces que moriría con las botas puestas, pero que él pensaba hacerlos quedar por mentirosos a todos, y dicho eso, se las quitó.⁶²

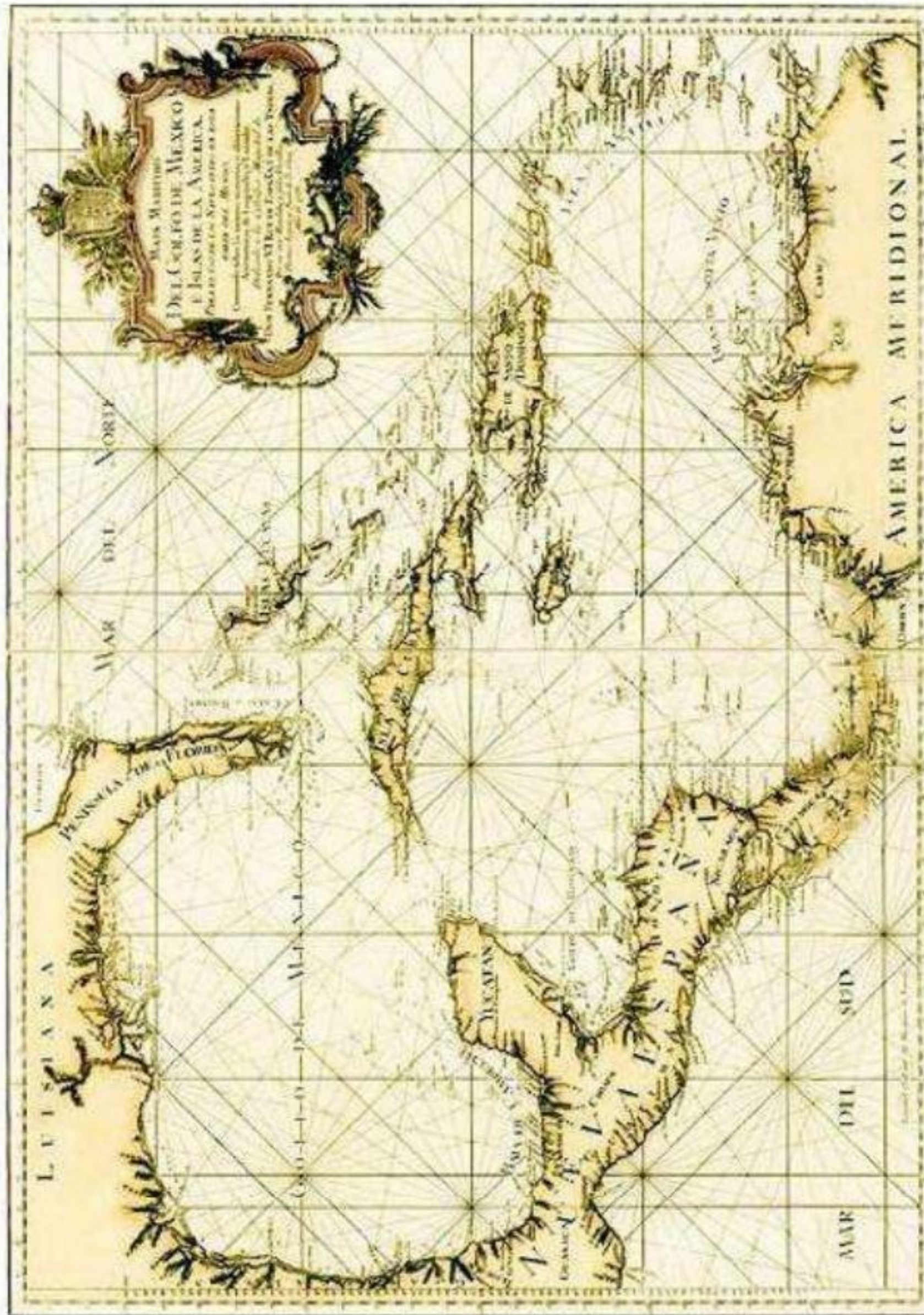
Piratas frente a corsarios: la contratación de piratas en la guerra y en la paz

En época de guerra no hay sitio para nadie, porque todos aquellos con espíritu aventurero y errante hallan empleo como corsarios, así que no hay oportunidad para el pirata [...] Y si nuestros legisladores concediesen algo de autoridad a determinados piratas, no solo conseguirían reducirlos en número sino que, imagino, atacarían a los

demás; y ellos serían los que contarían con más posibilidades de descubrirlos, tal como afirma el dicho: nada mejor que un ladrón para atrapar a otro ladrón.

Para conseguirlo, el único estímulo que se requiere consiste en ofrecer todos los efectos hallados a bordo de un barco pirata a sus captores; porque en cuestiones de saqueos y beneficios, admiten tanto los que vienen de amigos como de enemigos [...]

Otro factor que explica el número de piratas que surgen en tiempos de paz es la cantidad de hombres y naves que se contrataron de este modo en tiempos de guerra en las Indias Occidentales. No debe entenderse esto como reproche ninguno a nuestros gobiernos de América, y mucho menos a la figura del rey, por cuya autoridad se concedieron estas comisiones y patentes; se otorgaron porque eran razonables y absolutamente necesarias. Sin embargo, la anterior observación es justa pues se ciñe al hecho de que, habiendo tantos haraganes empleados en las empresas corsarias, a los que solo mueven el saqueo y las ansias de riquezas —que siempre gastan con la misma rapidez con que las obtienen—, cuando se termina la guerra y ya no pueden encontrar más trabajos que mantengan el mismo ritmo de vida al que están acostumbrados, se entregan prontamente a la piratería: al no ser más que la misma práctica pero sin la patente, hacen muy poca diferencia entre la legalidad de una acción y la ilegitimidad de la otra⁶³.





Capítulo 3

Héroes y heroínas: el apogeo de la piratería en aguas americanas

Contenido:

- § *Edward Teach, «la encarnación del diablo»*
- § *Un infierno propio*
- § *Bienvenidos a Carolina del Norte*
- § *Barbanegra conserva la calma...*
- § *...pero pierde la cabeza*
- § *¿El tesoro enterrado de Barbanegra?*
- § *El comandante Stede Bonnet: extraña razón para volverse pirata*
- § *El bloqueo de Charleston*
- § *Bonnet, aniquilado*

- § *El juicio de Stede Bonnet*
- § *El bote del capitán Worley*
- § *El fin del capitán Worley*
- § *Cuestionar las decisiones del capitán favorece los motines*
- § *Abandonado en una isla desierta*
- § *Rescate y sentencia de muerte*
- § *La carrera de Rackam*
- § *Un ponche traicionero*
- § *Una justicia implacable*
- § *Mary Read y Anne Bonny*
- § *«La Bonny»*
- § *Mary Read, «un apuesto compañero»*
- § *El juicio de Mary Read y Anne Bonny en Spanish Town*
- § *Interrupción por embarazo*

Durante la segunda década del siglo XVIII, la piratería en aguas americanas llegó a convertirse en un problema de tal magnitud que la Marina Real británica incrementó el número de buques de guerra fondeados en los puertos coloniales americanos, pasando de los dos o tres que tenía en un principio a los nueve de comienzos de la década de 1720. El gobernador de Carolina del Sur estaba exasperado ante las evidentes buenas relaciones establecidas entre su homólogo de Carolina del Norte y algunos piratas como el capitán Edward Teach «Barbanegra»: a temporadas, las provincias se hallaban en un estado de guerra no declarada, durante el cual los piratas imponían bloqueos sobre Charleston y tanto Virginia como Carolina del Sur lanzaban expediciones navales en su contra, con intención de eliminarlos.

§. Edward Teach, «la encarnación del diablo»

Quien fue, probablemente, el más famoso pirata de todos los tiempos, Edward Teach (o Thatch, según se lo designa en ocasiones) representa un

arquetipo especialmente señero del pirata psicópata. Todo en su persona era exagerado: su centelleante y aterradora expresión, la implacable mano con que trataba a enemigos y amigos por igual, su afición por las torturas estrafalarias. Asoló los mares, estuarios y aguas poco profundas de las colonias americanas a finales de la década de 1710 e infundió el miedo en los marineros e incluso en ciudadanos que residían muchos kilómetros tierra adentro.

* * * *

El capitán Teach adoptó el sobrenombre de «Barbanegra» debido a la gran cantidad de pelo que, cual espantoso meteoro, le cubría toda la cara. En América causó más espanto que cualquier cometa que hubiera aparecido por sus cielos durante mucho tiempo.

Era una barba completamente negra, que dejó crecer hasta una medida extravagante; en cuanto a la altura, le llegaba a los ojos. Tenía la costumbre de enroscarla con cintas, formando coletitas a la manera de nuestras pelucas Ramillies, que se pasaba por detrás de las orejas. En el momento de entrar en acción, llevaba una bandolera al hombro con tres pares de pistolas colgadas en las fundas, como cartucheras; bajo el sombrero había cosido mechas encendidas que, al aparecer por ambos lados del rostro, junto con aquellos ojos de mirada fiera y salvaje por naturaleza, le conferían un aspecto tal que difícilmente la imaginación podría forjar otra imagen más aterradora de las furias del infierno.

Y si tenía el aspecto de una furia, sus humores y pasiones iban en consonancia con la imagen [...] En la confederación de los piratas, el que llega más lejos o consume las perversidades mayores es contemplado con cierta envidia por parte de los demás, como si se tratase de una persona de mayor gallardía, y por lo tanto merece el derecho a distinguirse ocupando algún puesto especial; y si además demuestra valentía, ha de ser sin duda

un gran hombre. El héroe sobre el que escribimos cumplía con creces todos estos requisitos, y algunas de sus malvadas aventuras alcanzaron tal desmesura que parecía que con ellas pretendiera convencer a los hombres de que él era la encarnación del diablo.⁶⁴

§. Un infierno propio

Las tendencias psicópatas de Barbanegra arrastraron a la desgracia a sus propios hombres.

* * * *

Estando un día en el mar, algo sonrojado por la bebida, gritó: « ¡Venga, desatemos nuestro propio infierno, a ver cuánto somos capaces de resistir! ». En consecuencia, él, junto con dos o tres hombres más, bajaron a la bodega y, con todas las escotillas cerradas, llenaron varios recipientes con azufre y otros materiales combustibles y les prendieron fuego; y así permanecieron hasta casi asfixiarse, cuando y algunos hombres empezaron a gritar pidiendo aire; a la postre él mismo abrió las escotillas, henchido de satisfacción por haber demostrado la mayor resistencia.⁶⁵

* * * *

Durante uno de sus accesos de humor salvaje, alimentado sin duda por la bebida, causó terribles heridas a miembros de su tripulación y alegó que lo hacía para mantenerlos despiertos.

* * * *

Una noche, mientras bebía en su camarote con Hands, el piloto, y otro hombre, sin que mediase provocación alguna, Barbanegra sacó de forma

espontánea un par de pistolas pequeñas y las amartilló bajo la mesa; al notar el hombre aquel movimiento, se retiró y subió a cubierta, dejando a Hands, el piloto, y al capitán juntos. Una vez preparadas las pistolas, Barbanegra apagó la vela y, con las manos cruzadas, las descargó sobre su compañero; Hands [...] recibió un disparo en la rodilla y cojeó de por vida, mientras que la otra pistola no acertó el blanco. Cuando le preguntaron qué sentido tenía aquello, respondió solamente, entre juramentos y maldiciones, que si no mataba a alguno de ellos de vez en cuando, se olvidarían de quién era él.⁶⁶

Diario de un diablo del mar

El diario de Barbanegra demuestra la importancia que tenía la bebida en tanto que elemento clave en la tripulación de los piratas a la hora de tomar decisiones, de relajarse y de establecer lazos.

Sin ron, la vida cotidiana en el mar era mucho más dura. Pero con la bebida, podía estallar el genio y a veces se oían gruñidos y reniegos.

* * * *

De pronto, el ron se acaba. Nuestra tripulación, más sobria que nada. ¡Qué maldita confusión entre nosotros! Unos canallas conspiran. Hablan largo y tendido, quieren separarse. Así que yo aguzo el ojo y busco una presa. Un buen día caemos sobre una, con un gran cargamento de licor a bordo, que mantiene a la tripulación alegre, muy alegre, y luego todo vuelve a ir bien.⁶⁷

§. Bienvenidos a Carolina del Norte

Después de que apresaran a su antiguo aliado Stede Bonnet, Barbanegra recibió el edicto del rey en la ciudad de Bath, en Carolina del Norte, donde consolidó una relación con el corrupto gobernador de la provincia, Charles Edén. Barbanegra llegó a establecerse en la vida colonial, en tierra firme, y

contrajo matrimonio con la hija de un colono local, una chica de dieciséis años.

* * * *

Teach se presentó ante el gobernador de Carolina del Norte, acompañado de unos veinte hombres, que se rendían ante la proclama de Su Majestad, y recibieron los certificados de Su Excelencia; ahora, al parecer, su sometimiento a este perdón no reformó su conducta, sino que tenía por único objeto ganar tiempo hasta encontrar otra oportunidad más favorable para retomar la partida, lo que al poco tiempo llevó a cabo desde una posición más segura y con mayores perspectivas de éxito, habiendo para entonces cultivado un excelente entendimiento con don Charles Eden, el gobernador antes mencionado.⁶⁸

* * * *

Al poco tiempo de vivir en tierra, Barbanegra se había cansado de aquella vida fácil: pronto reanudó las travesías por las ensenadas y costas de Carolina del Norte, acosando al comercio local y aterrorizando a los habitantes de la zona. Cuando los comerciantes locales constataron que Barbanegra se había metido a Charles Eden en el bolsillo, acudieron al gobernador de Virginia, Alexander Spotswood.

§. Barbanegra conserva la calma...

Spotswood respondió poniendo en marcha una expedición secreta con la que pretendía expulsar de sus aguas a Barbanegra, de una vez por todas. El teniente Robert Maynard, de la Marina Real, a bordo del Pearl, asumió el mando de dos balandras (Jane y Ranger) en Kicquetan, en el río James (Virginia), y zarpó en pos de las balandras de Barbanegra. Con frecuencia,

los piratas preferían embarcaciones menores porque desplazaban menos agua. De este modo, podían navegar más cerca de la costa que los barcos más grandes —como los navíos y buques de guerra, por ejemplo— y así gozaban de mayor libertad de movimiento en unas aguas costeras repletas de estuarios, calas y bancos de arena dispersos, sobre todo en las costas norteamericanas del Atlántico y el golfo de México.

Los barcos menores también se impulsan mucho más fácilmente con los remos, en caso de emergencia, ya fuera en el transcurso de un ataque o una retirada en aguas poco profundas. No obstante, los piratas no eran los únicos que tenían acceso a navíos de pequeño calado y sus lanchas a remos, descubiertas y de reducidas dimensiones. El 22 de noviembre de 1718, Maynard dio con Barbanegra en la ensenada de Ocracoke, en Carolina del Norte.

* * * *

El teniente Maynard echó el ancla porque aquel lugar era poco profundo y el canal intrincado, por lo que no había forma de entrar allí donde Teach pasaba la noche; pero por la mañana levó el ancla y mandó su bote por delante de las balandras, para que fuera sondeando la zona. Cuando este se puso a tiro del barco pirata, aquellos abrieron fuego en su contra, con lo cual Maynard izó los colores del rey y puso rumbo directo hacia él, siguiendo el mejor camino que sus velas y sus remos le permitían. Barbanegra cortó sus cables e intentó por todos los medios emprender una huida rápida, sin dejar en ningún momento de disparar a sus enemigos con el fuego de los cañones. El señor Maynard, que no disponía de ningún cañón, mantuvo un fuego constante con las armas menores, mientras algunos de sus hombres se azacaneaban con los remos. Al poco rato, la balandra de Teach encalló y la del señor Maynard, que desplazaba más agua que la nave pirata, no pudo acercarse más; de modo que echó el ancla a una distancia de tan solo medio

disparo y, para aligerar su nave y poder atraparlo y subirlo a bordo, el teniente ordenó que echasen por la borda todo el lastre y que achicasen toda el agua, y entonces levó anclas y se plantó delante suyo, tras lo cual Barbanegra le saludó con grosería, como era su costumbre: «¡Malditos



desgraciados! ¿Quiénes sois? ¿Y de dónde venís?».

El teniente hizo que le respondieran: «Por nuestra bandera veréis que no somos piratas». Barbanegra le ofreció que mandase un bote a bordo, para que pudiera conocerlo. Pero el señor Maynard replicó: «No puedo prescindir de mi bote, pero subiré a bordo de su nave tan pronto pueda, desde mi balandra».

Tras esto, Barbanegra apuró un vaso de licor y brindó por él con estas palabras: «Que mi alma se condene si le doy cuartel, o si lo tomo de usted». En

respuesta a lo cual, el señor Maynard añadió que ni esperaba recibir tregua por su parte ni tampoco él pensaba ofrecerla.

* * * *

La tripulación de Barbanegra iba armada con granadas y, en cuanto la balandra de Maynard empezó a acercarse a su presa —a fuerza de remos—, la cubierta del barco inglés se vio plagada de explosivos y metralla. Barbanegra lideró la lucha iniciando el abordaje de la balandra de la Marina.

* * * *

Cuando la balandra del teniente abordó al barco pirata, los hombres del capitán Teach les arrojaron varias granadas de una clase de nueva invención, a saber: botellas gruesas rellenas de pólvora, metralla, balas de plomo y trozos diversos de plomo o hierro, con una mecha rápida en la boca que en seguida se mete en la botella y alcanza la pólvora; si se lanza justo en ese instante contra la cubierta del adversario, suele hacer un gran efecto, además de generar una notable confusión entre los marineros enemigos; pero gracias a una providencia afortunada, no obtuvieron allí ese efecto porque los hombres se encontraban en las bodegas. Cuando Barbanegra no vio a nadie o casi nadie a bordo, dijo a sus hombres que «el golpe los había dejado fuera de combate, salvo a tres o cuatro, así que saltemos a bordo y hagámoslos pedazos».⁶⁹

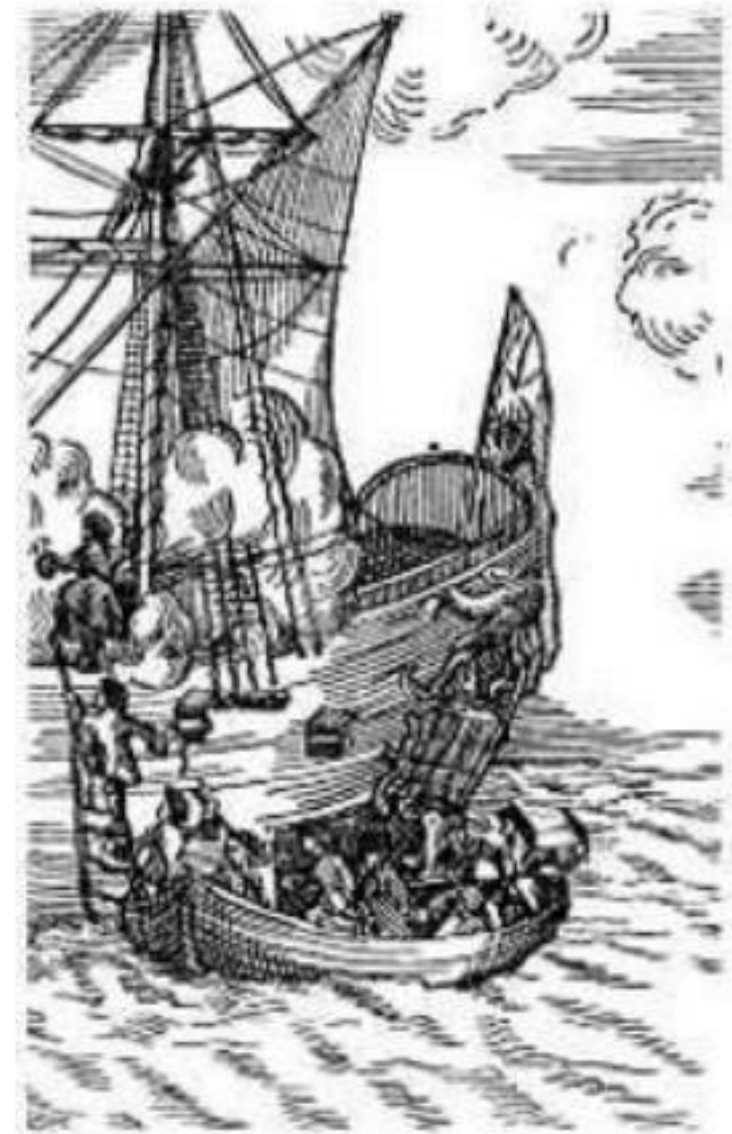
§. ...pero pierde la cabeza

Según el Boston News-Letter («publicado con autorización») del 23 de febrero al 2 de marzo de 1719, Barbanegra subió a bordo de la balandra de Maynard.

* * * *

[...] Agarró la escota de proa y con ese cabo aseguró las dos balandras; fueron los propios Maynard y Teach los que iniciaron la lucha con sus espadas. De una estocada, Maynard acertó en la cartuchera de Teach con la punta de su espada, que hundió hasta la empuñadura; pero Teach rompió la guardia e hirió a Maynard en los dedos, aunque no pudo incapacitarlo. Entonces Maynard dio un salto hacia atrás, arrojó su espada y abrió fuego con la pistola, hiriendo a Teach. Demelt se interpuso entre ambos con la espada en la mano y señaló con tajos hondos la cara de Teach; mientras tanto, las dos tripulaciones combatían con fuerza en la balandra de Maynard. Uno de los hombres de Maynard, oriundo de las Tierras Altas escocesas,

atacó a Teach con su espada ancha y le abrió un corte en el cuello, ante lo cual Teach exclamó: «¡Bien hecho, muchacho!»; a lo que el escocés respondió que, si no estuviera bien, él mismo lo mejoraría, y dicho eso lo embistió por segunda vez de tal modo que le rebanó el gaznate y dejó la cabeza colgando sin vida sobre el hombro. Unos veinte hombres llevaba Teach a la sazón, más tres o cuatro negros, y todos cayeron en aquel combate.⁷⁰



En cuanto a los demás, heridos de notoria gravedad, saltaron por la borda y pidieron clemencia, que en efecto se les concedió, aunque ello solo sirviera para prolongarles la vida unos pocos días. La balandra *Ranger* se aproximó a atacar a los hombres que aún quedaban en la nave de Barbanegra, con igual valor, hasta que aquellos imploraron clemencia.

Una vez los heridos se recuperaron lo suficiente, el teniente Maynard dio la vuelta y navegó hacia el buque de guerra estacionado en el río James, en Virginia, con la cabeza de Barbanegra aún colgada en el bauprés y quince prisioneros, trece de los cuales morirían ahorcados.⁷¹

§. ¿El tesoro enterrado de Barbanegra?

Tras la muerte de Barbanegra, se extendieron los rumores sobre antiguos tesoros aún enterrados en las arenosas costas inmediatas a Chesapeake, que el pirata habría obtenido en vida. Quizá fuera cierto, pero nadie ha descubierto ninguno todavía.

* * * *

El oficial Clement Downing, alférez a bordo del *Salisbury*, escribió un libro a su regreso de la travesía de Madagascar, adonde habían enviado su nave con órdenes de erradicar la piratería que infestaba aquellas aguas. Así lo contaba:

En Guzarat conocí a un portugués llamado Antonio de Sylvestre, que había llegado junto con otros dos portugueses y dos holandeses para entrar al



servicio de los moros, como hacían muchísimos europeos. Este Antonio me contó que había estado entre los piratas y que se encontraba en una de las balandras de Virginia cuando Barbanegra fue vencido; añadió que si alguna vez tenía la suerte de ir al río York o a Maryland, cerca de una isla llamada Mulberry —en el caso de que llegásemos a tierra por el abrevadero, zona de acceso habitual de los barcos—, allí los piratas habían enterrado considerables sumas

de dinero en grandes cofres bien cerrados con chapas de hierro. Por lo que a mí respecta, nunca he ido por allí ni conozco a nadie que haya llegado hasta ese lugar; pero he realizado mis pesquisas y sé que en efecto existe un lugar al que llaman «isla de Mulberry». Si alguien que pasa por allí considera que le merece la pena cavar un poco en el extremo más alto de una calita idónea para atracar, pronto descubrirá si esta información de la que dispongo está bien fundamentada o no. Delante de la zona de desembarco hay cinco árboles entre los cuales, me dijo, habían oculto el dinero. Yo no puedo garantizar que esto que me contó fuera cierto; pero si alguna vez llego a pasar por allí, daré con el modo de satisfacer mi curiosidad, pues no parece que haya de suponer una gran desviación de la ruta. Si alguien saca algún provecho de este relato y si Dios quiere que alguna vez venga a Inglaterra, ¡espero que recuerde dónde obtuvo la información!⁷²

El paraíso pirata de Madagascar

Madagascar fue una base de operaciones popular entre los piratas a partir de la última década del siglo XVII. Durante bastantes años estuvo gobernada casi por completo por solo dos hombres, ambos piratas. En el norte residía Abraham Samuel, que se hacía llamar «rey Samuel», mientras que en el sur, su rival James Plantain era conocido como «el Rey de la Bahía de los Colonos». En 1707 se presentó en la Cámara de los Comunes una propuesta para erradicar de la isla a los habitantes piratas; representa una clara muestra de la dificultad que entrañaba desalojar a unos hombres que en la vida corriente del lugar no acataban las leyes de Su Majestad.

* * * *

Van a cumplirse algunos años desde que varios piratas descubrieron en la isla de Madagascar el lugar más adecuado del mundo (si no el único) para establecer su hogar y, llevándose consigo su destructivo negocio, allí se trasladaron e instalaron. Desde entonces han experimentado tal crecimiento que ahora son un cuerpo formidable que supone una obstrucción manifiesta para el comercio, además de un escándalo para nuestra nación y nuestra religión, ya que son casi todos ingleses; cuatro quintas partes, al menos.

Madagascar es una de las islas más grandes del mundo, y muy fructífera; se encuentra cerca del camino de acceso a las Indias Orientales y está dividida en numerosos reinos de menor tamaño, independientes entre ellos, de modo que no es posible dirigirse a ninguna monarquía superior (ni de ningún otro tipo, en realidad) para expulsar o destruir a los piratas allí ubicados.

Además, si se firmara una paz general, serían multitud los soldados y marinos faltos de trabajo; o por otro lado, habiendo transcurrido el

tiempo suficiente, los piratas habrán engendrado muchos hijos con las mujeres de la zona, por lo que entre una cosa y otra su número seguirá creciendo y se convertirán en toda una colonia de ladrones, de lo más perjudicial para el comercio de paso por la costa africana. Como es natural creer que todas las personas, por instinto, desarrollan cierto apego a su lugar de nacimiento, es de suponer entonces que estos piratas desearán regresar a su país nativo; mas cuando la generación presente acabe por extinguirse un día, sus hijos experimentarán la misma inclinación hacia Madagascar que ahora ellos sienten por Inglaterra, y ya no guardarán cariño alguno hacia Inglaterra, por más que conservarán el nombre de ingleses y, en consecuencia, todos los expolios subsiguientes por ellos cometidos los cargarán en la cuenta de Inglaterra [...]

Así pues, es preciso que ocurra algo sin duda deseable y necesario, como es que sean erradicados a tiempo; y para tal fin, aplíquense ora la fuerza ora la persuasión.⁷³

§. El comandante Stede Bonnet: Extraña razón para volverse pirata

Entre las razones que sabemos se hayan expuesto para explicar el paso a la piratería, tal vez la más extraña sea la excusa que habitualmente se le atribuye a un marinero de agua dulce, soldado y hacendado retirado en Barbados, que respondía al nombre de «comandante Stede Bonnet». Al parecer, acabó harto a no poder más de las constantes quejas de su esposa y en consecuencia eligió entrar en la piratería; y lo hizo de un modo realmente novedoso, pues se compró su propio barco y recluta a su propia tripulación. Sin embargo,



disponer del dinero para empezar en el negocio de la piratería no significaba que contase con la experiencia o las agallas necesarias para alcanzar el éxito en tal actividad.

* * * *

El comandante era un caballero de buena reputación en la isla de Barbados. Poseía una abundante fortuna y contaba con las ventajas de haber recibido una educación liberal. Era el hombre con menos probabilidades de sentirse tentado por aquel tipo de vida, dada su condición y sus circunstancias. Fue una gran sorpresa para todos los habitantes de la isla saber que el comandante había emprendido semejante empresa; y como todos le honraban y estimaban allí, hasta que no llegó a cometer actos manifiestamente piratas, las gentes que le conocían se apiadaban de él, más que condenarlo, creyendo que su extravagante decisión de convertirse en pirata era consecuencia de una afección mental [...] que según contaban se había desarrollado como consecuencia del desasosiego nacido en el seno de su matrimonio; sea como fuere, el comandante estaba poco preparado para la empresa, puesto que era ignorante en cuestiones marinas.⁷⁴

§. El bloqueo de Charleston

No todos los capitanes piratas eran engreídos y estridentes: Bonnet fue un incompetente y carecía de una autoridad lo suficientemente firme. Era fácil de convencer y acabó uniéndose su suerte a la de Barbanegra. Este lo persuadió de que le cediera el control de su barco, el Revenge. Ambos navegaron juntos apresando naves en aguas de Virginia y Charleston durante la primavera de 1718, cuando bloquearon la ciudad.

* * * *

Igual que tantas colonias en América habían visto su comercio interrumpido por obra de los piratas —que en aquellos tres últimos años habían llegado a ser tan numerosos y habían cometido tantas infamias, no solo con la destrucción de navíos y sus cargamentos, sino también al asesinar de forma salvaje a muchas personas inocentes—, así también esta provincia de Carolina del Sur en concreto hubo de sufrir buena parte de sus injurias, y en especial las perpetradas por uno de los más famosos: el conocido como comandante Stede Bonnet, *alias* capitán Edwards, *alias* Thomas, antes domiciliado en Barbados.



Según parece, este hombre equipó de su propio bolsillo una gran balandra llamada *Revenge*, con diez cañones y unos ochenta hombres. Tras abandonar Barbados, cometió diversos actos de piratería y en el mes de agosto de 1717 llegó a las aguas de la barra arenosa de Carolina del Sur, donde apresó dos naves amarradas en aquel lugar. Una era una balandra cargada de negros, ron y azúcar, a las órdenes del capitán Joseph Palmer, de Barbados. La otra era un bergantín capitaneado por Thomas Porter, de Nueva Inglaterra, a quien expulsaron del barco tras el saqueo; pero la balandra se la llevaron consigo y, en una ensenada de Carolina del Norte, la

usaron como apoyo para las labores de carenado y luego le prendieron fuego.

Durante el mes de junio pasado volvimos a recibir la visita del mismo pirata, pero de un modo aún más temible, pues por entonces había incrementado el número de sus hombres hasta una cantidad de entre trescientos y cuatrocientos piratas aptos para la lucha, y traían un barco enorme dotado con cuarenta cañones, más su antigua balandra *Revenge* —que ahora llamaban *Privateer*—⁸ y otras dos balandras que habían apresado y usaban como gabarras. Al barco mayor lo llamaban *Queen Anne's Revenge*; y todos obedecían a un solo hombre, el capitán Thatch, más conocido como Barbanegra. El comandante Bonnet estaba a bordo, pero no al mando.

Nada más llegar a la barrera, consiguieron cinco presas, a saber: dos barcos que venían de Londres y dos que se dirigían hacia ese mismo puerto, además de un pequeño balandro costero.

Lo siguiente que debían hacer era encontrar un modo de deshacerse tanto de las naves como de los prisioneros; y como en aquel momento estaban necesitados de medicamentos, decidieron pedir un arcón de ellos al gobierno y retener a los hombres como rehenes hasta que lo hubieran enviado.

En consecuencia, mandaron a uno de los prisioneros (el señor Marks), un caballero que iba de pasaje (con rumbo a Londres), acompañado por dos hombres de los suyos. El señor Marks, por lo tanto, se dirigió a la ciudad, y tan solo disponía de veinticuatro horas para regresar; en el caso de que el gobierno se negara a mandar los medicamentos solicitados, los piratas habían acordado, por votación unánime, asesinar a todos los prisioneros e incendiar las naves apresadas.

Cuando el señor Marks presentó la petición al gobernador (y teniendo en cuenta que los piratas eran demasiado fuertes como para enfrentarse a ellos

⁸ *Privateer* significa «corsario». (N. de la t.).

por el momento), enviaron de vuelta un cofre lleno de medicinas con el propio señor Marks.

Cuando este llegó al barco, los piratas celebraron una reunión general, pero desconocemos cuál fue el resultado. Sea como fuere, al día siguiente se apresuraron a devolver a los rehenes a sus barcos y se alejaron de esta costa.

Al cabo de un mes, aproximadamente, tuvimos noticias desde Carolina del Norte de que aquellos piratas habían sufrido algunas desavenencias entre ellos y llevaron su barco y una de las balandras a las playas de aquella costa; y luego, el capitán (Barbanegra) estafó a casi toda su tripulación la parte que les correspondía de las riquezas obtenidas.

Tras este episodio, se separaron. Bonnet tomó su balandra *Revenge* y, junto con cerca de cincuenta piratas de los más veteranos, regresó a su antigua actividad. Barbanegra, con otros treinta hombres, zarpó desde allí en la otra balandra y con el mismo fin.⁷⁵

* * * *

*Conscientes de que bloquear y acosar el tráfico marítimo de una de las ciudades coloniales más importantes de América suponía buscarse muchos problemas, Barbanegra y Bonnet se encaminaron hacia Carolina del Norte, pero encallaron mientras atravesaban la barrera en la ensenada de Topsail (actualmente conocida como cala de Beaufort). Acobardado por los delitos en los que había tomado parte, Bonnet decidió solicitar el perdón real en la ciudad de Bath, en Carolina del Norte, y abandonó la flota encallada. Mientras tanto, Barbanegra le había robado la presa y casi todo el botín y había abandonado a la tripulación de la balandra de Bonnet, la *Revenge*, en una isla desierta. Cuando Bonnet regresó y descubrió que su tripulación había sido traicionada, los rescató de la isla e izó velas hacia el campamento de Barbanegra en la ensenada de Ocracoke, con una sola idea en mente: la*

venganza. Mientras navegaba hacia el norte, frustrado ante su incapacidad para seguir la pista a su antiguo mentor, abandonó toda precaución, retomó la piratería en todas sus manifestaciones y procedió a apresar varias naves entre Virginia y Delaware. Las autoridades decidieron pasar a la acción.

§. Bonnet, aniquilado

El coronel William Rhett, de Charleston, navegaba por aquellas aguas al mando de dos embarcaciones: la balandra Henry, dotada de ocho cañones y setenta hombres, y la balandra Sea Nymph, con igual número de cañones y sesenta tripulantes. Le habían encargado apresar a otro famoso pirata de aquellas costas, el capitán Charles Vane. Rhett perdió la pista de Vane, pero avistó a Bonnet en el río del Cabo del Miedo, donde cruzaron el fuego de los respectivos cañones mientras ambos permanecían encallados. Rhett consiguió liberarse y, tras una dura batalla de seis horas, finalmente abordó la nave de Bonnet.

* * * *

Al atardecer del día siguiente, que era el 26 del mes, el coronel y su pequeña flota se adentraron en el río y vieron, en una punta de tierra, tres balandras ancladas que eran la del comandante Bonnet y dos presas. Pero aconteció que, al remontar la corriente, el práctico encalló las balandras del coronel y se hizo oscuro antes de que pudieran reflotarlas, lo cual les impidió continuar subiendo durante aquella noche. Los piratas no tardaron en descubrir las balandras, pero —desconocedores de quién se hallaba a bordo o con qué intenciones habían entrado en aquel río— tripularon tres canoas y las enviaron río abajo con el objeto de capturarlas; aunque no tardaron en darse cuenta del error que habían cometido y regresaron a su balandra con las poco halagüeñas noticias [...]

A la mañana siguiente desplegaron las velas y navegaron río abajo con la única intención de procurarse una huida rápida. Las balandras del coronel Rhet [*sic*] también desplegaron sus velas, se dirigieron hacia ellos y se aproximaron al barco pirata por las aletas, con intención de abordarlo. Al percatarse de la maniobra, los piratas se dirigieron a la costa y, centrados como estaban en la preparación del combate, embarrancaron. Las balandras de Carolina, que se encontraban en el mismo banco de arena, sufrieron idénticas circunstancias; el *Henry*, donde se encontraba el coronel Rhet, había encallado a tiro de pistola de los piratas, por su proa; la otra balandra encalló justo delante de él, pero casi fuera del radio de alcance de sus cañones, con lo cual fue de escasa utilidad al coronel mientras permanecieron atrapados.

En aquel momento, el pirata contaba con una ventaja considerable, porque su balandra, después de encallar, se apartó del barco del coronel Rhet de un modo que permitía a todos sus hombres quedar a cubierto mientras que el del capitán, que se desplazó de un modo similar, dejó a todos sus marinos mucho más expuestos; ello no obstante, mantuvieron un fuego incesante todo el tiempo que permanecieron inmovilizados, que fueron casi cinco horas. Los piratas hicieron señales con su maldita bandera y saludaron varias veces con sus sombreros, burlándose así de los hombres del coronel, como invitándolos a que subieran a bordo, a lo que los marinos respondieron con gritos de alegría y advirtiéndoles que ya hablarían con ellos cara a cara. Y esto acabó sucediendo así, porque la balandra del coronel fue la primera en ponerse a flote y acceder a las aguas más profundas y, una vez restauradas las jarcias que el combate había dejado maltrechas, se dirigieron de nuevo hacia los piratas para asestarles el golpe final, con intención de abordarlos directamente; estos lo impidieron izando una bandera en señal de tregua y, tras cierto rato de capitulaciones, terminaron rindiéndose y entregándose como prisioneros. El coronel tomó posesión de la balandra y se sintió complacido en extremo al descubrir que el capitán Thomas, que estaba al

mando, era la misma persona que el comandante Stede Bonnet, que les había concedido el *honor* de visitarlos varias veces en su propia costa, en Carolina.

En aquella acción murieron diez hombres del *Henry* y otros catorce resultaron heridos; a bordo del *Sea Nymph* hubo dos muertos y cuatro heridos [...] Entre los piratas, siete perdieron la vida y cinco cayeron heridos, dos de los cuales murieron al poco tiempo como consecuencia de esas mismas heridas recibidas en la batalla.⁷⁶

* * * *

Dejaron a Bonnet en tierra, en una celda improvisada, de la que consiguió escapar; pero no tardó en caer otra vez en manos de la justicia y acabó ante los tribunales del Vicealmirantazgo de Charleston en 1718, junto con sus hombres.

§. El juicio de Stede Bonnet

A diferencia de la mayoría de «hombres zafios» que acosaban a quienes recorrían las rutas marítimas a principios del siglo XVIII, Stede Bonnet era un hombre culto. El juez que presidía su tribunal en Charleston se dio cuenta de ello en seguida y destacó —en un discurso cargado de la moralizante religiosidad característica del Nuevo Mundo— que de él, por lo menos, cabía haber esperado algo mejor. Estas fueron las palabras que le dirigió.

* * * *

Comandante Stede Bonnet, se presenta usted ante este tribunal como convicto de dos delitos de piratería; uno, por veredicto de este jurado, y el otro, por confesión propia. Aun cuando se le condenase a usted tan solo por estos dos hechos, sabe usted bien que en el juicio se demostró

sobradamente —incluso con testigos poco dispuestos a ello— que desde que zarpó de Carolina del Norte usted apresó y desvalijó, valiéndose de prácticas piratas, un total de no menos de trece naves.

Así pues, usted podría haber sido acusado —y condenado— por otros once actos de piratería, cometidos después de aceptar el perdón de Su Majestad y fingir que abandonaría aquel infame estilo de vida.

Y todo ello por no mencionar los numerosos actos de piratería que ya había perpetrado anteriormente; por ellos, aunque el perdón que ha obtenido de los hombres era en verdad genuino, deberá usted responder ante Dios.

Sabe usted que los delitos que ha cometido son malignos de por sí, y que van en contra de la luz y la ley de la naturaleza, además de contravenir también la ley divina, que nos ordena: «No robarás». (Éxodo, XX, 15). Y el apóstol san Pablo afirma claramente que «los ladrones [... no] poseerán el reino de Dios». (Corintios, I, VI, 10)⁹.

Pero al hurto, ha añadido usted un pecado aún mayor: el asesinato. Desconozco a cuántas personas habrá matado usted mientras se le resistían durante la comisión de sus antiguos actos de piratería; pero sí sabemos una cosa, y es que además de los heridos, usted mató como mínimo a dieciocho de las personas que la autoridad legal envió para apresarle y poner fin a aquellas rapiñas que usted cometía a diario. Y por mucho que usted crea que los mató de un modo justo, en el fragor de la batalla, debe saber sin embargo que no habiéndole sido concedida potestad para usar la espada por parte de ninguna autoridad legal, no estaba usted capacitado para hacer uso de ninguna fuerza o de combatir contra nadie. Y por lo tanto, aquellos que cayeron en la acción, cumpliendo con su deber hacia el rey y hacia su país, fueron asesinados, y ahora su sangre clama venganza y justicia contra usted; porque se trata de la voz de la naturaleza, confirmada por la ley de

⁹ Las citas bíblicas recogen la traducción de Nácar y Colunga, Biblioteca de Autores Cristianos, Madrid. (*N. de la t.*).

Dios: «El que derramare la sangre humana, por mano de hombre será derramada la suya». (Génesis, IX, 6).

Y tenga presente que la muerte no es el único castigo otorgado a los homicidas, porque sobre ellos se cierne la amenaza de recibir «su parte en el estanque, que arde con fuego y azufre, que es la segunda muerte». (Apocalipsis, XXI, 8). No se olvide el capítulo XXII, 15¹⁰. Palabras tan llenas de terror que, teniendo en cuenta las circunstancias y culpabilidad de usted, sin duda la mera lectura de ellas le provocará terribles temblores, porque: «¿Quién de nosotros podrá morar en el fuego devorador? ¿Quién habitar en los eternos ardores?». (Isaías, XXXIII, 14).

Usted, siendo como es todo un caballero que ha gozado de una educación liberal y que contaba con el aprecio general como hombre de letras, no creo que necesite que yo le explique la naturaleza del arrepentimiento y la fe en Cristo, tantas veces mencionadas en las Sagradas Escrituras, que es imposible que usted desconozca. Y así, quizá, por esta razón podría considerarse impropio de mí el haber dicho tanto como he dicho ya en esta ocasión; quizá no debería haberlo hecho, pero teniendo en consideración el curso de su vida y de sus acciones, albergo razones para temer que los principios de la religión que le fueron inculcados mediante su educación se hayan visto viciados —si no desfigurados por completo— por el escepticismo y la deslealtad de esta época tan perversa [...]

La sentencia que la ley ha determinado imponerle con respecto a estos delitos y que, en consecuencia, este tribunal le impone es:

Que usted, el susodicho Stede Bonnet, será trasladado desde aquí hasta el lugar de donde provino, y de allí al lugar de su ejecución, donde será colgado por el cuello hasta morir.

Y que Dios Misericordioso se apiade de su alma.⁷⁷

¹⁰ «Fuera perros, hechiceros, fornicarios, homicidas, idólatras y todos los que aman y practican la mentira». (*N. de la t.*).

* * * *

Bonnet anhelaba desesperadamente un indulto o al menos un aplazamiento, pero no llegaron. Se dijo que su muerte, sobre una horca levantada en White Point, en los muelles de Charleston, «afectó en gran manera a las gentes de la provincia, en especial a las mujeres».

§. El bote del capitán Worley

El medio más habitual de adquirir una embarcación, entre los piratas, era sencillamente el de apresarla o robarla. Al poseer un barco se les hacía muchísimo más fácil obtener otro, pero aun así, las opciones de los piratas eran algo limitadas, pues solo podían hacerse con barcos que su propia nave pudiera perseguir y vencer. En alta mar, eran contadas e infrecuentes las ocasiones en las que podían atrapar una presa; pero en ocasiones, varios barcos amarrados en el puerto se rendían ante un único pirata, que entonces elegía un favorito y trasladaba a él a su tripulación, con los mejores cañones y todos sus pertrechos.

No hacía falta empezar robando un barco de grandes dimensiones. Muchos piratas, quizá con un atajo de compañeros de ideas semejantes, empezaron desde abajo y fueron escalando progresivamente, a medida que se iban presentando buenas oportunidades, como sucedió por ejemplo con el capitán Richard Worley. Él y su tripulación sudaron las victorias empezando con un simple bote de remos.

* * * *

Fue un reinado breve, pero con un inicio curioso, pues se originó en un pequeño bote descubierto, con otros ocho hombres, en Nueva York. Era una tripulación tanto o más decidida que cualquier otra de las que haya hablado en estas páginas.



Se llevaron unas pocas galletas y una o dos lenguas curadas, un barrilito de agua y media docena de mosquetes viejos con la munición correspondiente. Así pertrechados, partieron de Nueva York a finales de septiembre de 1718, pero no cabe suponer que con semejante *buque de guerra* pudiesen emprender ningún viaje importante ni tratar de llevar a cabo ninguna empresa extraordinaria; así que permanecieron cerca de la costa, hasta que llegaron al río Delaware, que está a unas ciento cincuenta millas de distancia, y al no encontrarse con nadie durante el trayecto, regresaron por el mismo río hasta Newcastle; cerca de este lugar cayeron sobre un velero que era propiedad de George Grant, cargado con productos para el hogar, vajillas, etc., que iba desde Oppoquenimi a Filadelfia; se hicieron con la parte más valiosa y dejaron ir libre al velero. Esta actuación no podía tildarse de piratería, no habiéndose cometido *super altum mare* (en alta mar), por lo cual se la consideraría un simple robo; pero no aguardaron a que la ley se pronunciase sobre el caso, sino que, tras liberar de su carga al dueño del velero, los audaces aventureros descendieron por el río otra vez.

El velero puso rumbo directo a Filadelfia y comunicó las malas noticias, que generaron tanta alarma en el gobierno como si les hubieran declarado la guerra; enviaron expresos a Nueva York y otros lugares y equiparon a varias naves para combatir a aquel poderoso pirata, pero no sirvió de nada, puesto

que tras varios días de travesía, regresaron todos sin haber llegado ni siquiera a oír qué se había hecho de los ladrones.⁷⁸

§. El fin del capitán Worley

Los barcos piratas pequeños, tripulados por pocos hombres y armados con pocos cañones, eran presas relativamente sencillas para unas fuerzas navales fuertes y resueltas. El capitán Worley fue avistado en aguas de Carolina del Norte, donde se había detenido para limpiar y reabastecer su barco; alguien informó de suposición a las autoridades que, de inmediato, prepararon dos navíos para que zarparan en su busca y atacaran a los piratas. Cuando Worley se encontró con los que iban a ser sus captores, los tomó equivocadamente por comerciantes y se puso en su camino, en dirección a Jamestown, con el propósito de cerrarles el acceso a la desembocadura del río James. Enarboló la bandera con la calavera y las tibias convencido de que iba a obtener otro botín; muy al contrario, acabó metiéndose él solo dentro de la trampa, en un puerto con dos naves hostiles bien armadas. Encajonado entre sus atacantes por la proa y la aleta, el barco del capitán Worley fue abordado y se dio inicio a una ferviente lucha cuerpo a cuerpo. Fieles a sus principios, Worley y los suyos combatieron sin la más mínima intención de rendirse, aunque ante dos balandras que actuaban conjuntamente, sus posibilidades de vencer eran realmente escasas.

* * * *

Para entonces, Worley había aumentado su tripulación hasta contar con unos veinticinco hombres, llevaba seis cañones y armas de pequeño calibre (tantas como necesitaban), y parecía estar en racha. Se fabricó una enseña negra, con una calavera blanca en el centro y otros colores convenientes para el caso. Todos firmaron unos estatutos y realizaron un juramento solemne, conforme no tomarían cuartel sino que se apoyarían mutuamente

mientras quedase uno de ellos con vida, promesa que tendrían ocasión de cumplir al cabo de muy poco tiempo. Pues en efecto, cuando echaron el ancla en una ensenada de Carolina del Norte para realizar tareas de limpieza, el gobernador tuvo noticia de ello y equipó dos balandras, una de ocho cañones y otra de seis, con cerca de setenta hombres entre las dos [...]

Worley ocupó la bahía creyendo que iba a hacer dos presas seguras, si lograba impedirles la entrada, pero las dos balandras izaron la bandera real y dispararon un cañón. Worley se dio cuenta del error que había cometido y en seguida fue consciente de que se habían cambiado las tornas, pues en lugar de mantenerlos fuera, él se vio cazado dentro por una fuerza superior. Cuando los piratas vieron el cariz que iban adquiriendo las cosas, se aprestaron a ofrecer una defensa a la desesperada, con toda determinación. Y aunque se encontraban en una minoría de tres contra uno, Worley y su tripulación decidieron luchar hasta el último suspiro y no tomar cuartel, de acuerdo con lo que habían jurado; se trataba de vencer o morir.

Los hombres de Carolina lanzaron una andanada contra ellos y se arrojaron al abordaje, una balandra por la aleta y la otra por la proa. Worley y sus hombres se congregaron en cubierta y lucharon con empeño, cuerpo a cuerpo, y al cabo de unos pocos minutos eran multitud los hombres que yacían tendidos en una sangrienta maraña. Los piratas demostraron ser hombres de palabra; ni uno solo pidió una tregua, ni la aceptó cuando se la ofrecieron, sino que todos dejaron allí su vida salvo el capitán y otro hombre, a quienes —tras ser heridos ambos de gravedad— reservaron para la horca. Los llevaron hasta la costa encadenados con grilletes y, al día siguiente, que era 17 de febrero de 1719, los colgaron por miedo a que muriesen antes y evitasen así el castigo que merecían por los crímenes Cometidos.⁷⁹

¿Por qué hacerse pirata?

Las tripulaciones de los barcos piratas se formaban de diversas maneras. El paso siempre comportaba una decisión consciente por parte de alguien que rechazaba la sociedad normal y prefería los delitos cometidos en el mar. En raras ocasiones, el capitán y la tripulación de un barco corsario hallaban tales dificultades para apresar los blancos legítimos para su posición que decidían pasarse a la piratería. Durante la guerra contra España, en el siglo XVII, no siempre estaba bien definida la diferencia entre navegación corsaria y pirata. Si a hombres como Henry Morgan se les agotaban los blancos legales, no tenían mayor problema en ampliar el radio de acción hasta incluir presas ilegales. Pero a medida que la práctica corsaria fue sometida a una regulación cada vez más estricta a finales del siglo XVIII, son pocos los documentos que den fe del paso conjunto de toda una tripulación corsaria a la piratería. La excepción más señalada es la del capitán Kidd.

En otras ocasiones, la banda pirata nacía a consecuencia de un amotinamiento. Por ejemplo, podía ocurrir que los miembros de la tripulación de un mercante se hicieran con el barco y huyeran a navegar por su cuenta, como piratas.

No es extraño que, ante un asalto de los piratas, cuando estos preguntaban a los marineros de la nave apresada si alguno deseaba unirse a ellos, fueran numerosos los que decidiesen que poco tenían que perder al sumarse a la banda: la disciplina era más relajada, todos los hombres contaban con derecho a voto —pues los procesos de toma de decisiones y elección de oficiales eran democráticos— y las posibilidades de hacerse con una recompensa rápida y lucrativa contribuían a ablandar el corazón incluso de los más severos objetores. Así, los marineros derrotados podían convertirse

prontamente en piratas entusiastas.

A modo de ejemplo, la proporción de hombres que se decidieron a prestar sus servicios entre los piratas tras haber sido apresados por ellos fue la siguiente, en lo que respecta al Royal James, que capitaneaba el pirata irlandés England. Este resumen da cuenta, además, del reducido número de marinos que viajaba en los barcos mercantes. Enfrentados ante una tripulación pirata mucho más numerosa y resuelta a abordarlos, no es de extrañar que arriasen la bandera y obedecieran en la gran mayoría de las ocasiones, antes que resistirse a un enemigo tan poderoso.

* * * *

En la primavera de 1719, los piratas regresaron a África y, comenzando en el río Gambia, fueron recorriendo toda la costa hacia el sur; entre el mencionado río y Cape Coast tomaron los siguientes navíos:

Un jabeque, el *Eagle*, a las órdenes del capitán Rickets, de Cork, tomado el 25 de marzo, con seis cañones y diecisiete hombres, de los cuales siete ingresaron en la piratería.

El *Charlotte*, con el capitán Oldson, de Londres, tomado el 26 de mayo, con ocho cañones y dieciocho hombres a bordo, de los cuales trece pasaron a la piratería.

El *Sarah*, del capitán Stunt, de Londres, tomado el 27 de mayo, con cuatro cañones y dieciocho hombres, tres de los cuales engrosaron las filas piratas.

El *Bentworth*, con el capitán Gardener, de Bristol, tomado el 27 de mayo, con doce cañones y treinta hombres a bordo, doce de los cuales se convirtieron en piratas.

El balandro *Buck*, con el capitán Sylvestre, de Gambia, tomado el 27 de mayo, con dos cañones y dos hombres a bordo, todos ellos

convertidos en piratas.

El *Carteret*, del capitán Snow, de Londres, tomado el 28 de mayo, con cuatro cañones y dieciocho hombres a bordo, cinco de los cuales se pasaron al bando de los piratas.

El *Mercury*, con el capitán Maggott, de Londres, tomado el 29 de mayo, con cuatro cañones y dieciocho hombres, cinco de ellos convertidos en piratas.

La galera *Coward*, con el capitán Creed, de Londres, tomada el 17 de junio, con dos cañones y trece hombres a bordo, cuatro de los cuales se pasaron al bando pirata.

El *Elizabeth and Katherine*, a las órdenes del capitán Bridge, de Barbados, tomado el 27 de junio, con seis cañones y catorce hombres, de los cuales cuatro ingresaron en la tripulación pirata.

Al *Eagle*, con rumbo a Jamaica, al *Sarah*, que se dirigía a Virginia y al *Buck*, hacia Maryland, los dejaron marchar; pero el *Charlotte*, el *Bentworth*, el *Carteret* y el *Coward* los incendiaron; el *Mercury*, junto con el *Elizabeth and Katherine*, fueron equipados para uso de los propios piratas.⁸⁰

* * * *

A lo largo de los nueve meses que duró la travesía, cayeron en manos de England nueve barcos: apresó a 148 hombres, 55 de los cuales (un 37%) optaron por la piratería. England era un delincuente con clase, a quien no le interesaban ni la barbarie ni la violencia; ambos rasgos parecieron lacras a los ojos de su tripulación y lo rechazaron pronto. Fue destituido de su puesto por la marinería y pasó sus últimos días en condiciones de pobreza, en una isla en aguas de Madagascar, hasta que murió en 1720.

§. Cuestionar las decisiones del capitán favorece los motines

Una disputa entre el capitán Charles Vane, que fue visto por última vez huyendo del puerto de Nassau, y el que era su segundo de a bordo, puso de



relieve hasta qué punto era delicado el liderazgo y la toma de decisiones del capitán en un barco pirata: un ejercicio de funambulismo. Cuando Vane se negó a lanzar un ataque contra un potente buque de guerra francés, tomó una determinación en la que optaba por la prudencia, antes que por la solución más sanguinaria. Pero la tripulación lo tachó de cobarde y el cabo John Rackam —más conocido como «Calicó Jack» a cuenta de sus pantalones de calicó y pernera ancha— se hizo con el mando. Este episodio muestra también que, cada vez que se acercaban naves desconocidas, existía

un riesgo que era imposible de evitar.

* * * *

Entonces cayeron sobre un barco del que esperaban que arriase la bandera en cuanto ellos hubieran izado la suya negra; pero en contra de lo previsto, resultó que la nave descargó una andanada contra los piratas e izó sus colores, que lo identificaron como un buque de guerra francés. Vane quiso terminar allí la cuestión y orientar las velas de modo que pudieran alejarse del francés, mas *Monsieur*, resuelto a saber quiénes eran los piratas, puso rumbo tras ellos y los persiguió. Durante aquella cacería, los piratas manifestaron diversidad de opiniones con respecto al modo de actuar: Vane, el capitán, era partidario de huir lo más rápido posible, pues sostenía que el buque de guerra era demasiado poderoso para enfrentarse a él; pero un tal John Rackam, un oficial de cierto peso entre la tripulación, se alzó en defensa de la opinión contraria: afirmaba que pese a disponer el francés de

más cañones y más peso de metal, deberían abordarlo y dejar que la victoria acompañase a los mejores. Muchos secundaban aquella opinión y la mayoría votó a favor de intentar el abordaje. Ello no obstante, Vane insistía en que era una empresa demasiado precipitada y arriesgada sin esperanza, ya que aquel buque de guerra parecía doblar sus fuerzas y, por lo tanto, corrían el riesgo de ver hundirse a su bergantín bajo las aguas antes incluso de poder llegar al abordaje. El oficial de cubierta, un tal Robert Deal, era de la opinión de Vane, junto con otros quince hombres; pero el resto estaba de parte del oficial Rackam. Al final, el capitán hizo valer su puesto para terminar con la disputa, que en aquellos casos era absoluta e incontrolable, atendiendo a sus propias leyes; esto es, en la batalla, en la persecución activa o en el ser perseguido; porque en el resto de las cuestiones, fueran cuales fuesen, domina el gobierno de la mayoría. De modo que aunque el bergantín pirata le pisaba los talones al francés —según expresión de ellos mismos—, se marchó.

Pero al día siguiente hubo que someter a votación el comportamiento del capitán Vane, y los hombres aprobaron una moción contra su honor y dignidad, tildándolo de cobarde, deponiéndolo de su puesto de mando y expulsándolo de la compañía con señales de infamia; y con él se fueron todos aquellos que no habían votado a favor de abordar la nave francesa. Llevaban consigo un pequeño balandro que habían apresado hacía un tiempo y se lo entregaron a Vane y a los miembros repudiados [...]

John Rackam fue elegido capitán del bergantín en lugar de Vane y puso rumbo a las islas del Caribe⁸¹.

§. Abandonado en una isla desierta

Vane, rechazado por su tripulación, terminó en una embarcación pequeña junto con unos pocos partidarios. Sin embargo, no se dejó vencer por el desaliento y rápidamente procedió a reclutar a otra tripulación junto con su oficial aliado, Robert Deal, y volvió a zarpar «en cofradía». Navegaron hacia

la bahía de Honduras a finales de 1718, pero la suerte fue de mal en peor cuando se vieron azotados por un terrible tornado que destrozó la nave del capitán y la arrojó contra una isla desierta de la costa hondureña, donde este, medio moribundo, permaneció durante varios meses hasta que un antiguo conocido, el capitán Holford, lo encontró por casualidad. Pero Holford se negó a darle tregua y le denegó el permiso para subir a bordo de su nave. De un modo un tanto irónico, el criterio moral de Vane se vio burlado por este pirata viejo y experimentado, que es de suponer tampoco sería precisamente un angelito y que a buen seguro conocía demasiado bien todas las trampas a que lo exponía el negocio.

* * * *

En febrero, Vane zarpó de Barnacko para realizar una travesía; pero a los pocos días de haber partido, lo asaltó un violento tornado que lo apartó de su nave consorte y, transcurridos dos días de angustias y peligros, su embarcación llegó a una pequeña isla deshabitada próxima a la bahía de Honduras. La nave estaba hecha trizas y la mayoría de la tripulación había perecido ahogada. Vane logró salvarse, pero se hallaba en una situación realmente desesperada, pues ni disponía de lo necesario ni tuvo ocasión de salvar nada de los restos del barco. Estuvo malviviendo en el lugar durante unas semanas, gracias a cierta ayuda de unos pescadores que frecuentaban la isla desde el continente con una pequeña embarcación con la que se arriesgaban a cazar tortugas, etc.

Estando en aquella isla se acercó un barco que venía de Jamaica, para aprovisionarse de agua. Lo capitaneaba un tal Holford, un viejo bucanero que, por azar, era también un antiguo conocido de Vane. Este creyó ver en él una buena oportunidad de escapar de la isla y, en consecuencia, rogó a su viejo amigo que lo llevara consigo. Sin embargo, Holford se negó rotundamente y le respondió: «Charles, no confío en que subas a bordo de

mi nave a menos que te lleve como a un preso; conspirarías con mis hombres, me atizarías en la cabeza y saldrías huyendo con mi barco para piratear con él». Vane protestó una y cien veces, jurando por su honor, mas al parecer el capitán Holford lo conocía demasiado bien como para confiar en aquellas palabras y juramentos. Afirmó que no le costaría encontrar la forma de salir de allí si en verdad lo deseaba.

—Ahora bajaré a la bahía y regresaré dentro de unos treinta días; si te encuentro en la isla cuando vuelva, te llevaré a Jamaica y te colgaré — anunció Holford.

— ¿Y cómo voy a salir de aquí? —respondió Vane.

— ¿Acaso no hay esquifes de los pescadores en la playa? ¿Es que no puedes coger uno?

— ¿Qué dices? ¿Qué robe un esquife?

— ¿Te remordería la conciencia, después de tanto tiempo siendo ladrón y pirata, robando buques con toda su mercancía, saqueando a todo el que se te ha puesto por delante? ¡Quédate aquí y púdrete, si tan escrupuloso eres!

Y con esas palabras, lo abandonó en la isla⁸².

§. Rescate y sentencia de muerte

Al final lo salvó un barco que había fondeado allí para recoger agua. Por suerte, aquellos nuevos amigos parecían estar al margen de su famoso pasado como capitán pirata. Cuando creía que había ganado al fin la partida, los salvadores de Vane se encontraron, por azar, con el capitán Holford, y allí terminó el juego para Vane. Holford lo descubrió, lo arrestó y lo mandó a las autoridades de Jamaica para que lo sometieran a juicio. Pasó dos años detenido en la horrible cárcel de Spanish Town hasta el momento de su ejecución en marzo de 1721. ¡Para que después se diga de la lealtad en la hermandad de las banderas negras!

* * * *

Tras la marcha del capitán Holdford [*sic*], llegó otro barco que también buscaba aprovisionarse de agua en la misma isla; como ningún miembro de aquella tripulación conocía a Vane, pudo pasar fácilmente por un hombre más entre los marineros y de esta forma embarcarse para su viaje. Se podría pensar que Vane estaba ya a salvo y que, probablemente, acabaría escapando al destino que sus delitos le tenían reservado; pero entonces se produjo un accidente frustrante para el pirata, que lo echó todo a perder. Holdford, que regresaba hacia la bahía, se encontró con aquel barco; puesto que ambos capitanes se conocían bien entre ellos, Holdford recibió una invitación para subir a bordo, que aceptó; y mientras iba de camino a la cabina del capitán, vio por casualidad —abajo, en la bodega— a Charles Vane en plena faena. Habló inmediatamente con el capitán del barco y le preguntó:



— ¿Tienes idea de a quién llevas en tu barco?

— ¿Por qué lo dices? He recogido a un hombre en aquella isla; llegó allí después de que su balandra naufragase y parece un tipo enérgico.

—Pues has de saber que es el famoso pirata Vane.

—En ese caso, no me lo quedaré.

—Entonces, yo me lo llevaré y en Jamaica lo entregaré a las autoridades.

Así llegaron a un acuerdo ambos capitanes y Holdford, en cuanto regresó a su nave, mandó al otro barco un bote con un oficial armado; este se acercó a Vane, le mostró la pistola y le anunció que era su prisionero. Al no encontrar ninguna resistencia, lo subieron al barco de Holdford y lo esposaron y, tras arribar a Jamaica, fue puesto en manos de la justicia por su antiguo compañero. En la isla fue juzgado, condenado y ejecutado.⁸³

§. La carrera de Rackam

No todos los capitanes piratas tenían ansias de grandeza. Calicó Jack Rackam era un tipo de poca monta. Sus correrías no llamaron la atención ni destacaron especialmente entre sus contemporáneos, salvo por el hecho de que entre su reducida tripulación se contaban dos mujeres de armas tomar. Rackam no era particularmente cruel e incluso permitía que los cautivos huyeran con sus naves, una vez que los había saqueado.

Mary Read se unió a Jack Rackam y, el 22 de agosto de 1720, ellos dos junto con otras diez personas robaron un pequeño balandro de cuatro cañones, el William, del puerto de Nassau, en las Bahamas. Aunque Calicó Jack se había acogido al perdón del rey en 1718, aquello no causó extrañeza al gobernador Woodes Rogers, quien envió tras él dos balandras armadas.

* * * *

Este John Rackam [...] era un oficial de la tripulación de Vane, hasta que se separaron, pues Vane fue expulsado por negarse a abordar y luchar contra un buque de guerra francés; luego escogieron a Rackam como capitán de la división que permaneció en el bergantín. El 24 de noviembre de 1718 fue su primer día al mando del barco, y su primera travesía se desarrolló entre las islas del Caribe, donde apresó y saqueó varias naves [...]

A barlovento de Jamaica se tropezó en el camino de los piratas un barco de Madeira al cual estos retuvieron durante dos o tres días, hasta que lo hubieron vaciado, y después se lo entregaron de nuevo al capitán y permitieron que un tal Hosea Tisdell —un tabernero de Jamaica a quien habían recogido en uno de sus apresamientos— partiera con ellos, puesto que el barco se dirigía justo hacia aquella isla.

Después de aquella travesía, se detuvieron en una islita y procedieron a las tareas de limpieza y pasaron la Navidad en tierra, bebiendo y juergueándose

mientras les quedó una gota de licor; luego se hicieron de nuevo a la mar, en busca de más bebida. No les fue nada mal durante dos meses, aunque las presas que cayeron en sus manos durante los siguientes dos meses no fueran extraordinarias; la única excepción fue un barco cargado de ladrones de [la prisión de] Newgate, con rumbo a las plantaciones, que a los pocos días fue recuperado con todo su cargamento por un buque de guerra inglés.⁸⁴

§. Un ponche traicionero

Calicó Jack pasó los dos meses siguientes atacando varios barcos por la costa norte de Jamaica: algunos pesqueros, pequeños balandros comerciales y una goleta. A medida que aumentaba la presión por parte de los guardacostas españoles y de las naves de vigilancia enviadas por Woodes Rogers, Rackam pasaba cada vez más tiempo oculto. A la postre, lo descubrió en Punta Negril una balandra corsaria bien armada, a las órdenes del capitán Jonathan Barnet. Mientras tanto, Rackam había invitado a unos cuantos hombres de una embarcación cercana a tomar un poco de ponche. Para aquellos marineros, resultó un refrigerio muy caro.

* * * *

Esta forma de costear la isla resultó fatal para Rackam, porque al gobernador le llegaron noticias de la expedición por medio de una canoa a la que habían sorprendido en la costa, en la bahía de Ocho Ríos. Rogers dispuso de inmediato una balandra a la que ordenó bordear la isla en su busca. La dirigía el capitán Barnet [comandante de un barco mercante armado, que navegaba con una patente para la captura de piratas, concedida por el gobernador de Jamaica en 1715] y llevaba a bordo un buen número de tripulantes.

Mientras daba la vuelta a la isla, en las inmediaciones de su extremo más occidental, conocido como Punta Negril, Rackam avistó un pequeño navío que, al ver la balandra, corrió hacia tierra y desembarcó allí a sus hombres. Mandaron un saludo al que aquellos —que eran ingleses— respondieron. Los



piratas querían que los hombres de la embarcación subiesen a bordo para tomarse con ellos un bol de ponche, y los convencieron; en consecuencia, una tripulación formada por nueve personas subió al barco pirata antes de transcurrida una hora. Iban armados con mosquetes y alfanjes, y yo no sabía decir cuál era su propósito al aparecer de aquella suerte, pero

en cuanto dejaron las armas y sacaron los barriles, apareció a la vista la balandra de Barnet, que iba en pos de Rackam [...]

El capitán Barnet inició la persecución y, contando con la ventaja de una pequeña brisa que soplaba desde tierra, llegó pronto a donde estaban y, tras una brevísima lucha, los apresó y los llevó hasta Puerto Real, en Jamaica.⁸⁵

* * * *

En comparación con Vane, Rackam pasó mucho menos tiempo esperando su destino, por más que fue idéntico al de Vane, pues ambos fueron ejecutados. Rackam solo tuvo que aguardar un par de semanas hasta el día del juicio, que se celebró en la que era capital administrativa de Jamaica, la ciudad que ahora se llama Spanish Town.

* * * *

A los quince días, aproximadamente, de llegar los prisioneros a tierra, esto es, el 16 de noviembre de 1720, un tribunal del almirantazgo se reunió en Santiago de la Vega, donde las siguientes personas habían sido condenadas y sentenciadas a muerte por el presidente del tribunal, sir Nicholas Lawes; a saber: John Rackam, capitán, George Fetherson, primer oficial, Richard Comer, segundo oficial, John Davis, John Howell, Patrick Carty, Thomas Earl, James Dobbin y Noah Harwood. Los cinco primeros fueron ejecutados al día siguiente en la Punta Horca, en la ciudad de Puerto Real, y el resto, un día más tarde, en Kingston. Luego bajaron a Rackam, Feverston y Comer y los colgaron de nuevo entre cadenas, a uno en Punta Plumb, otro en Cayo Bush y el tercero en Cayo Gun.⁸⁶

§. Una justicia implacable

El juicio más controvertido de los que se derivaron de la captura de los hombres de Rackam fue el de los nueve pescadores de tortugas invitados a bordo para compartir un poco de ponche justo antes de la llegada de Barnet. Alegaron que se habían visto obligados a entrar en acción en defensa de Rackam, pero que a la primera oportunidad se habían rendido al capitán Barnet; sin embargo, los desafortunados pescadores se encontraron ante un tribunal inflexible.

* * * *

Pero lo que resultó muy sorprendente fue la condena de los nueve hombres que llegaron a bordo de la balandra el mismo día en que fue apresado. Fueron juzgados tras un aplazamiento del tribunal, el 24 de enero [...]

Cuando sacaron a los prisioneros de la cárcel y se retiraron los presentes, el tribunal consideró las causas y la mayoría de los miembros de la comisión dictaminó que eran culpables de los cargos de piratería y felonía de los cuales se los acusaba, cargos que consistían en «pasarse al bando de John Rackam y su compañía, piratas famosos a los que ellos sin duda ninguna conocían como tales», y para todos ellos se dictó sentencia de muerte. Sin embargo, todo el mundo estará de acuerdo en que fue una auténtica desgracia para aquella pobre gente.⁸⁷



* * * *

De hecho, debido al malestar existente entre los fedatarios del juicio, ante la falta de testigos que identificasen con precisión cuál de los nueve hombres había sido visto remando en la balandra de Rackam durante la batalla con Barnett, al final indultaron a tres hombres.

Ponche de ron

El ron, un licor destilado de la caña azucarera, era entre los alcoholes del siglo XVIII uno de los más famosos y abundantes en las Indias Orientales y toda la zona colonial de América. La mezcla más habitual en la que intervenía el ron era el ponche, delicia apreciada por muchos de los piratas y bebida que ocupaba un lugar propio en las actividades sociales de a bordo de una nave pirata. Se mezclaba junto con el ron agua, la cáscara, el zumo y la pulpa de varios limones, limas y naranjas, y quizá alguna especia como pudiera ser

la nuez moscada, al par que azúcar (blanco o moreno); para conseguir un buen ponche, estas eran las proporciones: una parte ácida (los cítricos), dos partes dulces (azúcar o sirope), tres fuertes (ron) y cuatro suaves (el agua). Se podía servir frío o caliente, en un bol lo suficientemente grande como para que los hombres metieran sus vasos antes de echarse el brebaje al colete. Si faltaba ron para la mezcla, no eran malos sustitutos el vino, el coñac o el arrak. La ingesta de ponche en Inglaterra se remonta a mediados del siglo XVII, cuando los ingleses tomaron Jamaica a los españoles.

Los piratas también disfrutaban del bumbo o champurrado, una mezcla de ron, agua, azúcar y nuez moscada. Otra bebida bastante popular era el rumfustian, un ponche de huevo en el que se mezclaban huevos crudos con azúcar, jerez, ginebra y cerveza¹¹.

Abundan los relatos sobre piratas que bebían hasta acabar sumidos en un sopor etílico producido por el ponche de ron, del que sentían necesidad, o metiéndose por ello en peleas y disputas amenazadoras tanto en el mar como en tierra. En los juicios, fueron asimismo varios los piratas que se refrieron a la terrible influencia del exceso de alcohol sobre su comportamiento; también las víctimas de la piratería mencionaban con frecuencia el fuerte olor a alcohol que despedían sus agresores. El ron mantenía el calor corporal mientras los hombres pasaban la noche en cubierta o batallaban con malas condiciones atmosféricas, y también lo consumían en grandes cantidades cada vez que tenían ocasión de deliberar sobre alguna cuestión o celebrar algo: haber capturado un barco, un motín victorioso, salir con bien de un temporal difícil, cuestiones por el estilo.

¹¹ Una bebida similar y de la misma raíz es el *rompan* o *rompope*, que mezcla aguardiente, leche, huevos, canela y azúcar. (N. de la t.).

§. Mary Read y Anne Bonny

Existen numerosos ejemplos, en los testimonios históricos, que nos hablan de mujeres disfrazadas de hombres que se hacían a la mar en barcos mercantes y de la Marina sin que nadie las descubriera durante años; lo cual da fe, sin duda, del ingenio que podían exhibir las mujeres a la hora de superar las amplias restricciones a que se veían sometidas su privacidad y su espacio personal. Sin embargo, no fueron muchas las mujeres que se entregaron a la piratería. En casi todos los estatutos piratas se prohibía a las mujeres subir a bordo, e intentar aprovecharse de una «mujer prudente» que viajara a bordo de un barco se podía castigar con la muerte (al menos en teoría). De hecho, solo se sabe de unas pocas mujeres que navegaran y participaran en saqueos de forma voluntaria junto a sus camaradas masculinos, y en la Edad Dorada de la piratería suenan tan solo dos nombres: los de Mary Read y Anne Bonny, integradas en la tripulación de Calicó Jack Rackam. Disponemos de pocas noticias sólidas acerca de estas dos piratas, pese al empeño con el que varios autores del siglo XVIII se esforzaron por adornar la información disponible y rellenar los huecos.

* * * *

En este punto damos comienzo a una historia llena de sorprendentes aventuras y sucesos; me refiero a la de Mary Read y Anne Bonny (alias Bonn), pues tales eran los auténticos nombres de estas dos mujeres piratas. Son tan extraños los incidentes de sus intrincadas vidas que algunos se verán tentados a creer que toda esta historia no es más que una novela o una narración fabulosa, pero desde el momento en que los testigos se cuentan por millares —pues millares fueron las gentes de Jamaica que estuvieron presentes en los juicios y oyeron la historia de sus vidas, tras haberse descubierto por vez primera la realidad de su sexo—, la autenticidad

de esta historia no puede rebatirse, o habría que negar también que existieron en el mundo de la piratería hombres como Roberts y Barbanegra.⁸⁸

§.«La Bonny»

Se dice que Anne Bonny nació en Cork, como hija ilegítima de un abogado y una sirvienta. A consecuencia de la cólera que despertó esa relación en la esposa del abogado, la madre de Anne terminó en la cárcel. El abogado, en cambio, orgulloso de la hija que había tenido con la sirvienta, decidió que ella fuera a vivir con él. Para evitar sospechas, la vistió con ropas de muchacho y fingió ocuparse de su instrucción en calidad de joven pasante. Sin embargo, la esposa lo descubrió y de resultas del escándalo consiguiente, el abogado, la sirvienta y Anne tuvieron que abandonar Irlanda y emigrar a Carolina, donde él se estableció como dueño de una plantación. Anne se casó con un marinero pobre, para grave consternación de su acaudalado padre. Anne y su esposo Bonny zarparon hacia Providencia, donde conocieron a Calicó Jack en una taberna portuaria; allí, Anne renunció a su marido y entró a formar parte del clan pirata como la querida de Rackam.

* * * *

[Anne Bonny] accedió a huir de él y hacerse a la mar con Rackam, vestida con ropas de hombre. Cumplió la palabra dada y, tras un tiempo en la mar, se quedó embarazada y su cuerpo comenzó a aumentar de tamaño. En ese punto Rackam la desembarcó en Cuba y la encomendó a unos amigos suyos de la isla, para que la cuidasen hasta que diera a luz. Cuando se recuperó de nuevo, mandó a buscarla otra vez.



capturaron; ella, Mary Read y otro más fueron los únicos que se atrevieron a permanecer en cubierta.⁸⁹

El atavío pirata

Los piratas, como la mayoría de los marineros de su época, llevaban ropas especialmente diseñadas para los rigores de la vida marítima. La mayor parte de los navegantes se abrigan con chaquetas versátiles y cortas, chalecos, camisas de hilo, pantalones cortados por encima del tobillo y sujetos con un ancho cinturón de piel; y en el barco no usaban zapatos, sino que andaban con los pies descalzos para agarrarse con mayor facilidad en las cubiertas de madera, las vergas, los cables, etc. En ocasiones se protegían la cabeza frente a los elementos con gorros o pañuelos anudados, o se adornaban con tatuajes y pendientes.

Los capitanes piratas podían ser algo más atrevidos al escoger su atavío, tanto para exhibir el hecho de pertenecer a una condición superior como con la intención de provocar miedo y admiración entre los tripulantes y cualquier «invitado» a bordo de su nave. No eran pocos los capitanes piratas que adoptaban la vestimenta de capitanes de navíos mercantes o de oficiales de la Marina, que a principios del siglo XVIII imitaba de cerca la moda más habitual

entre los caballeros ingleses. Así, podían llevar medias de seda, zapatos con hebilla, sombreros tricorneres y joyas (como la cruz de oro con piedras preciosas incrustadas que Bartholomew Roberts lucía el día de su muerte). Sin duda, una de las cosas que más apreciaban hallar los piratas en el transcurso de un saqueo eran ropas adicionales para su armario.

§. Mary Read, «un apuesto compañero»

Mary Read nació en Inglaterra, como segunda hija de una madre joven cuyo marido se hizo a la mar y no regresó jamás. La madre, que engendró otro hijo bastardo con otro hombre, vistió a Mary como al hijo que acababa de perder (un varón algo mayor) y lo entregó a su suegra, quien la crió como si fuera un muchacho. Después de trabajar en varios puestos propios de hombre, decidió intentar un camino más aventurero y se unió al ejército que a la sazón luchaba en Flandes. Se distinguió en el campo de batalla y quedó enamorada de un soldado flamenco de su compañía, que se alegró al descubrir que compartía tienda con una jovencita. Pero Mary insistió en que tenían que casarse pronto y, cuando terminó la campaña militar, ella abandonó el atuendo masculino, ambos se casaron y pasaron a regentar una taberna próxima a la ciudad de Breda.

Pero el marido falleció al poco tiempo y, cuando la parroquia abandonó el establecimiento, Mary se vio obligada a buscarse el sustento en otra parte. Vestida otra vez con las ropas de un hombre, se embarcó en un navío con rumbo al Caribe. Durante la travesía, la nave cayó en manos de los piratas y, tras una serie de tribulaciones, se encontró en el



barco de Calicó Jack, quien acababa de retomar sus hazañas piratas. Allí estaba también Anne Bonny.

¿Cómo consiguieron aquellas dos mujeres mantener en secreto su verdadero sexo ante el resto de la tripulación? Durante un tiempo, el engaño se mantuvo incluso entre ellas, hasta que Anne consideró que a su nuevo «compañero» no le faltaba atractivo y Mary se vio obligada a revelar la verdad.

* * * *

Entre la tripulación, nadie sospechó siquiera de su sexo hasta que Anne Bonny, que no era tan reservada en cuanto a la castidad se refiere, quiso establecer un vínculo especial con Mary; pues al principio, Anne Bonny la tomó por un apuesto compañero y, por motivos que nadie podía conocer mejor que ella misma, optó por descubrirle su sexo a Mary Read. Esta, al ver por dónde iban los tiros y siendo plenamente consciente de que de ningún modo podía manejarse con éxito por aquel terreno, no tuvo más alternativa que llegar a un entendimiento inmediato con ella, de modo que, para gran decepción de Anne Bonny, le hizo saber que ella era de su mismo sexo. Sin embargo, aquella nueva intimidad molestó en gran manera al capitán Rackam, amante y galán de Anne Bonny, que sentía unos celos cada vez más furibundos, hasta que amenazó a Anne Bonny con cortarle el cuello a su amigo; en ese momento, lo hicieron partícipe del secreto, para aplacar su cólera.

El capitán Rackam (tal como se le rogó que hiciera) mantuvo el asunto en secreto ante la tripulación del barco, si bien, pese a todo el ingenio y reserva de Mary, fue vestida de esta suerte como la sorprendió el amor y le impidió olvidarse de su sexo.⁹⁰

§. El juicio de Mary Read y Anne Bonny en Spanish Town

Tras ser apresados por el capitán Jonathan Barnet, los once miembros varones de la tripulación de Rackam fueron juzgados ante el gobernador, sir Nicholas Lawes, en Spanish Town el 16 de noviembre de 1720, acusados de cuatro cargos de piratería. Los prisioneros se declararon no culpables, pero aun así, se los condenó a muerte a todos ellos; a cinco los colgaron al día siguiente y a los seis restantes, un día más tarde. El día de su muerte, Anne Bonny le dijo a su amante que «le sabía muy mal verlo en aquella situación, pero que si hubiera luchado como un hombre, ahora no tendría que morir colgado como un perro».⁹¹ El cadáver de Calicó Jack permaneció suspendido dentro de una jaula, en una isla cercana a Puerto Real, que hoy se conoce como Cayo Rackam.

Transcurridos doce días desde las ejecuciones de los hombres, les llegó a Mary y Anne —«con último domicilio conocido en la isla de Providencia, solteras»— el turno de presentarse ante el tribunal de Lawes. Ellas también se declararon no culpables.

Una de las testigos femeninas, una tal Dorothy Thomas, ofreció esta evocadora descripción de las dos acusadas.

* * * *



Que ella, estando en una canoa en el mar, con algunas reservas y provisiones, en la parte norte de Jamaica, fue recogida por una balandra capitaneada por un tal capitán Rackam (según oyó después); este se llevó de su canoa la mayoría de las cosas que había y luego dijo que las dos mujeres apresadas en la cárcel estaban en aquel momento a bordo de la mencionada balandra, y que llevaban chaquetas de hombre y pantalones largos y

pañuelos anudados en la cabeza; y que las dos llevaban un machete y una pistola en la mano, y maldecían igual que hombres y juraban que matarían a la mujer que declaraba, que la matarían para evitar que actuara en su contra; y más adelante la declarante afirmó que la razón por la que supo y creyó que eran mujeres no era otra que el gran tamaño de sus pechos.⁹²

* * * *

Los franceses también testificaron con respecto a la apariencia y la grosería de las formas empleadas por las dos mujeres:

* * * *

Desplegaban una gran actividad a bordo y querían hacer de todo. Esa tal Anne Bonny les pasaba la pólvora a los hombres. Cuando veían cualquier barco, le daban caza o lo atacaban y ellas iban vestidas con ropas de hombre; y, otras veces, con ropas de mujer. Que no parecían retenidas o mantenidas allí por la fuerza, sino que [permanecían a bordo] por propia voluntad y consentimiento.⁹³

§. Interrupción por embarazo

Tanto Anne como Mary fueron declaradas culpables de piratería. Pero inmediatamente después de la lectura de la sentencia, revelaron al tribunal que ambas estaban embarazadas.

* * * *

Tras ser condenadas, las llevaron ante el juez y se les preguntó si tenían alguna cosa que alegar por la cual la sentencia no debiera ejecutarse, de igual modo como se había procedido con los demás, y ambas alegaron que

en sus vientres llevaban a hijos por nacer y por ese motivo solicitaron que se suspendiera la ejecución; con lo cual el tribunal dictó sentencia, como en todos los casos de piratería, pero ordenó que se retirasen hasta que se nombrase un jurado en condiciones para investigar la cuestión.⁹⁴

* * * *

Ambas fueron indultadas. Mary Read apenas pudo aprovechar ese perdón, pues contrajo unas fiebres y murió al poco tiempo, en la misma cárcel. No tenemos noticias documentadas sobre cuál fue el destino de Anne Bonny.

Un relato contemporáneo sobre una batalla en el mar

Esta colorida descripción de una batalla en el mar se la debemos al capitán John Smith (1580-1631), famoso por el papel que interpretó a la hora de establecer la primera colonia inglesa permanente en América del Norte, en Jamestown, Virginia, donde luego se convertiría en gobernador y almirante de Nueva Inglaterra. Fue un autor prolífico, dedicado sobre todo a textos que describían la historia de las colonias atlánticas. En 1627 publicó Sea Grammar, el primer libro recopilatorio de términos marítimos en inglés.

* * * *

- ¡Una vela [a la vista]!
- ¿Cómo se conduce (o: se mueve)? ¿Hacia barlovento o a sotavento? ¡Situádmela según la brújula!
- ¡Va por la proa! (o: ¡Proa a barlovento!, o: ¡Proa a sotavento!).
- ¡Ondead vuestros colores! —Si hubiera nave consorte; no en caso contrario—. ¡Desplegad todas las velas! ¡Una mano firme al timón! ¡Mantened el rumbo! ¡Dadle caza! (o: ¡Perseguidlo!).
- ¡Mantiene la ventaja!

— ¡No, ya lo atrapamos, mi capitán!

Iza su bandera y gallardetes, además de sus empavesadas (que son unas fajas largas de lona o paño y color rojo, de unas tres cuartas de yarda, ribeteadas en ambos lados con calicó o lino blanco, que rodean el barco por el exterior de las bordas de proa y popa, y por delante del castillo, al par que alrededor de las cofas y las gavias principales; y ello contribuye tanto al mejor aspecto y mayor gracia del barco, como a ocultar a los hombres a la vista).

— ¡Aferra, aboza y empañica la verga mayor! ¡Está izando la verga de cebadera! —De este modo acostumbran a desaparejar y se quedan tan solo con las velas menores, o velas de combate, esto es, la vela de trinquete y las gavias del mastelero mayor y de proa (porque el resto no han de recibir disparos ni quedar estropeadas; además, resultarían dificultosas de manejar y nos incomodarían en la lucha y el uso de nuestras armas) —
. La nave apresta los mamparos de proa y popa.



—Capitán, ¿cómo va la persecución?

—Bien —respondo yo—. Les daremos alcance de aquí a poco. ¿Está todo preparado?

—Sí, sí, todo el mundo en su puesto.

—Arrien la gavia para enviar un saludo, salúdenlo con el sonido de las trompetas.

— ¿De dónde es su barco?

—De España, ¿de dónde el suyo?

—De Inglaterra. ¿Es usted comerciante o un barco de guerra?

— ¡Somos del mar!

—Nos saluda a sotavento con la espada desenvainada, ordena arriar por el Rey de España y parte al puño.

—Disparad una andanada de costado y avanzad buena distancia.

— ¡Así se ha hecho, señor!

—Tenemos el viento a favor y está virando para recuperarlo; virad vosotros también y aguantad de orza. ¡Alerta al timón! ¡Entradle! ¡Disparad una andanada de fuego menor! De proa y costado, como antes, y aguantad de orza. ¿Nos devuelve el fuego? Muy bien, ¡le corresponderemos! ¿Está todo listo de nuevo?

— ¡Sí, señor!

—Ponedlo a prueba una vez más, como antes.

— ¡Así se ha hecho, señor!

—Aguantad de orza y cargad de nuevo la artillería. ¿Está todo dispuesto?

— ¡Todo, señor!

—Entradle otra vez, comenzad con las piezas de proa, a continuación las de costado, y que el viento la separe, para presentarle toda la proa, el costado de barlovento, y que dé la vuelta para que la popa también pueda descargar, amurad los puños de las velas.

— ¡Así se ha hecho, señor!

—El viento rola, el mar está demasiado alto para abordarla, estamos bajo un fuego incesante y entre el viento y el mar. ¡Activad la bomba! ¡Dejad ir con el viento!

—Capitán, permítanos respirar y reposar un poco, y descolguemos a un hombre por la borda, para contener las vías de agua (envolvedlo por el tronco con un buen trozo de lienzo y una cuerda que evite que se pueda hundir, y con los brazos en libertad, con una maza en una mano y un tapón empapado de estopa y bien embreado, y un

pedazo de lona y cáñamo alquitranados en la otra, e irá clavando una y otra cosa con rapidez en el agujero o los agujeros abiertos por las balas).

— ¿En qué condición están mis hombres? ¿Va todo bien?

— ¡Todo va bien, señor, todo va bien!

—Entonces aprestaos a combatir otra vez, arremeted con toda la munición, menor y mayor, y con el humo aboradado, atravesado por la proa; por la proa, la medianía o, antes que fallar, por la aleta; o lanzad los rezones, si os alcanza, contra los parapetos de su fusilería y una vez enganchados separaos de golpe.

—Capitán, ilos dos barcos han quedado enganchados y en el nuestro se ha prendido fuego!

— ¡Cortad lo que haga falta para soltarnos y sofocad el fuego con paños húmedos!

En circunstancias como estas, los dos barcos actúan como si fuesen amigos y se ayudan en todo lo posible con afán de liberarse, pues de otro modo podrían arder y hundirse los dos juntos; y si son generosos y se ha apagado el fuego, beberán amablemente unos a la salud de los otros; luego arrojarán las jarras por la borda y reanudarán el combate, como antes.

—Mi señor, capitán, está terminando el día y la noche se aproxima, ¿qué hacemos?

—Cirujano, atiende a los heridos y envuelva a los difuntos, cada uno con un peso o una bala en la cabeza y los pies, para que se hunda, y dispárense tres salvas en su honor como funeral. Lamparero, ilimpie el barco! Contador, ¡anote sus nombres! Guardia, ¡esté atento a mantener una distancia regular a barlovento, que no lo perdamos durante la noche! Artilleros, ilimpien el ánima del cañón con la lanada! Soldados, ilimpien sus armas! Carpinteros, ¡cierren las vías

de agua! Contramaestre y demás hombres, ¡reparen las velas y los vientos! Cocinero, ¡usted cumpla con sus instrucciones a tiempo de la guardia de alba!

— ¡Buenos días, grumete!

— ¡Buenos días, capitán!

— ¿Está preparada el agua del té?

— ¡Sí, señor!

— Contramaestre, convoque a los hombres para la oración y el desayuno.

— Chico, acércate a mi bodega y trae botellas. ¡Brindo a la salud de todos vosotros! Arrojo, mis valientes, para una carga renovada. Artilleros, abrid las portas de la tronera y sacad la andana inferior. Dejad el barlovento, sotaventead la nave, con tantas piezas como portas tengamos para disparar. Oficial, abordémoslos amura con amura. Guardiamarinas, colmen de hombres las gavias y vergas, con piedras, ollas incendiarias y baldes de bronce, para arrojarlos entre ellos antes de saltar. Si nos rechazaran, cargad contra ellos con todo el fuego, mayor y menor, y aprovechando el humo saltemos por las amarraduras, cada escuadrón por donde más le convenga. Que suenen los tambores y las trompetas, y ¡San Jorge por Inglaterra!

— ¡Muestran la bandera parlamentaria!

— Pidámosles que arrien (que recojan su bandera, que se rindan). Bajad sus velas y regresad a bordo junto con su capitán, contador y artillero, con sus cédulas, documentos reales y comprobantes de su cargamento.

— Allí sale el bote, lo lanzan por el costado del barco.

— Recibidlos con el grito general de: « ¡Dios salve al capitán y a toda la compañía! » y haced sonar todas las trompetas. Estudiadlos con detalle y cerrad las condiciones con festejos, libertad o castigo,

según corresponda a la ocasión. Pero en todo caso, atended siempre a sus heridos como si fueran los vuestros, y si hubiera a bordo ora mujeres jóvenes u hombres ancianos, tratadlos con nobleza, como es propio y natural de una condición generosa. Para acabar, si ha sido un abordaje por sorpresa o se ha atacado a la fuerza, cabe detener a los hombres y es lícito apropiarse de la nave y saquearla y despojarla de su carga.⁹⁵

Capítulo 4

El mayor de los piratas: Bart «El Negro»

Contenido:

- § *El atractivo de la piratería*
- § *Roberts cobra su primer sueldo importante*
- § *Los peligros del viento y las corrientes*
- § *Un «perro miserable» amotinado y desertor*
- § *El código pirata*
- § *Corsarios a la caza de piratas*
- § *Las banderas especiales de Roberts*
- § *Redobles de destrucción*
- § *Alteración del orden público*
- § *Roberts se divierte con algunos prisioneros extranjeros confundidos*
- § *Trato brutal a los esclavos apresados*
- § *Muerte en combate*
- § *El comportamiento de los prisioneros mientras aguardaban el juicio*
- § *Juicio a los supervivientes de la tripulación de Roberts*
- § *La bebida la carga el diablo*
- § *El destino de los hombres de Roberts*

Bartholomew Roberts (1682-1722), que más adelante fue conocido también como «Black Bart» (Bart «el Negro»), apresó cuatrocientos navíos a lo largo de su breve carrera como pirata, que desarrolló entre 1719 y 1722; de este modo se convirtió en el pirata más exitoso, con diferencia, de todos los tiempos. Sin embargo —y esto era infrecuente entre los de su gremio—, no se corrompió con la bebida, las mujeres o el juego, y solo con cierta reticencia se fue adaptando a su condición elevada; la seducción de la vida pirata se la fueron transmitiendo sus captores de un modo progresivo. Tras la muerte del pirata que lo introdujo en aquella vida —un compatriota galés, llamado Howell Davis—, el sobrio y reflexivo Roberts fue elegido

capitán a los treinta y siete años. Fueron muy pocos los piratas que permanecieron más de dos años en un puesto de capitán, pero Roberts, que sabía imponer la disciplina, ocupó ese cargo durante cuatro años de acción desbordante.



* * * *

Bartholomew Roberts se embarcó a bordo del *Princess*, que partió de Londres a las órdenes del capitán Plumb, desempeñando un cargo honrado como era el de segundo oficial; zarparon desde Inglaterra en noviembre de 1719 y llegaron a Guinea hacia el mes de febrero del año siguiente. Pero durante su estancia en Anamboe, mientras cargaban esclavos para las Indias Occidentales, el barco fue apresado por el capitán Howel [sic] Davis [...] Al principio, Roberts demostró una gran aversión por aquel tipo de vida y sin duda habría escapado de ellos si se le hubiera presentado una buena oportunidad; pero más adelante cambió sus principios, como tantos otros han hecho a propósito de otras cuestiones, y tal vez por la misma razón de fondo, esto es: medrar. Y lo que no era de su agrado como individuo normal y corriente, pudo admitirlo en su conciencia como comandante.

Tras hallar Davis una muerte temprana, del modo en que antes hemos expuesto, la tripulación se vio en la necesidad de cubrir el puesto de capitán [...] Al poco tiempo eligieron a Roberts y, a pesar de que no llevaba más de seis semanas a bordo, la elección contó con el beneplácito general tanto de los lores como de los comunes de a bordo; él reconoció el honor afirmando que «desde el momento en que puse las manos en aguas turbias y hube de convertirme en pirata, más vale ser comandante que un marino normal y corriente».⁹⁶

§. El atractivo de la piratería

Para un capitán pirata, hacerse con el mando —ya fuera tomándolo de los hombres que hasta entonces habían ostentado el control o bien de unas víctimas que, en circunstancias normales, se habrían encontrado en situación de superioridad con respecto al pirata— suponía un atractivo muy fuerte. Subir a una nave y tener el mando sobre unos hombres que se inclinaban, hacían reverencias y temblaban ante su presencia encerraba un gran poder de atracción para quienes vivían en una época en que el dominio de la jerarquía y la normativa era absoluto (o casi) y cuyo desacato recibía severos castigos. Roberts estaba convencido de que la vida de un marinero se caracterizaba por la dureza y, en consecuencia, no se hacía ilusiones sobre los alicientes de la piratería.

* * * *

No podía alegar falta de trabajo ni incapacidad para ganarse el pan de un modo honrado como causas que justificasen un cambio tan horrible, ni era tampoco tan cobarde como para fingirlo así; al contrario, admitió con franqueza que no sólo lo hacía para librarse de la desagradable superioridad de algunos capitanes a los que conocía, sino también por la pasión hacia la novedad y el cambio, a los que lo habían acostumbrado las peregrinaciones marítimas. «En un servicio honrado, la comida es insuficiente, los sueldos son bajos y el trabajo es duro; en este hay abundancia y saciedad, placer y tranquilidad, libertad y poder; ¿quién no inclinaría la balanza hacia este lado, cuando todo el peligro que se corre, en el peor de los casos, no es más que una o dos visiones agrias de la horca? No, mi lema será: “Una vida corta, pero feliz”». De este modo se hablaba a sí mismo, para convencerse de la bondad de lo que antes aborrecía [...]

Pero entre todos los actos deleznales e ignominiosos que perpetró, se cuenta que demostraba cierta aversión por obligar a los hombres a entrar en este servicio y que a algunos de ellos les concedió la libertad; sin embargo, fueron muchos más los que lo solicitaron.⁹⁷

§. Roberts cobra su primer sueldo importante

En el otoño de 1719, tras un par de meses baldíos en los que no apresaron ninguna pieza de importancia —lo que, sin duda, generó en el barco una presión notable—, Roberts se encontró con toda una flota brasileña cargada con un tesoro de oro, en aguas de Pernambuco, al noreste de Brasil, y se lanzó sobre ella. En un principio ocultó sus cañones y a la mayoría de la tripulación debajo de las cubiertas, y navegó entre cerca de cuarenta barcos, en busca del más rico. Sabedor de que tenía bastantes probabilidades de triunfar si actuaba con audacia y rapidez, saltó sobre una nave y exigió al capitán portugués que le indicase cuál de los barcos era el más rico de todos. Le señalaron un mercante portugués con una carga muy pesada al que Roberts atacó. De esta forma se hizo con un botín de oro por valor de unas cien mil libras esterlinas en la moneda de la época; más que suficiente para retirarse.

* * * *

Encontraron aquel barco sumamente rico, cargado sobre todo de azúcar, pieles y tabaco, y con cuarenta mil *moidores* [una antigua moneda portuguesa y brasileña, de oro; el término deriva del portugués *moeda de ouro*], además de cadenas y alhajas de un valor considerable, en especial una cruz engastada con diamantes diseñada para el rey de Portugal, que luego regalaron al gobernador de la Guayana, en muestra de agradecimiento.⁹⁸

Dinero pirata

Las monedas que con más frecuencia se asocian con la Edad de los Piratas son los reales de a ocho y los «doblores españoles». Estas dos, sin embargo, no son más que un botón de muestra entre la multitud de monedas que circulaban por aquel entonces. Un real de a ocho era un peso o dólar (o piastre en francés) español de plata, acuñado con un diseño que incorporaba la forma de un ocho, lo cual indicaba que su valor era de ocho reales. Existían también otras monedas por valor de uno, dos y cuatro reales. Un escudo valía 16 reales (o dos reales de a ocho) y podían encontrarse monedas de uno, dos, cuatro y ocho escudos. Un doblón de oro (hecho con oro de 22 quilates, con un peso ligeramente inferior a una onza) valía ocho escudos y, por lo tanto, 16 piezas de a ocho. Estas monedas eran las que circulaban de forma habitual por todo el imperio español y se cambiaban libremente por todo el Caribe y los territorios hispanos, igual que los moldores portugueses (monedas de oro acuñadas en grandes cantidades entre las décadas de 1660 y 1720). Siendo de plata y oro y habiéndose mantenido apenas sin alteraciones en su peso o grosor durante más de dos siglos, seguían siendo aceptadas como monedas de curso legal en otras economías nacionales (un doblón de oro estaba reconocido como equivalente a cuatro libras esterlinas, lo que hoy serían más o menos unas seiscientas libras esterlinas); así pues, representaban una forma de dinero en metálico para los piratas sin domicilio fijo.

§. Los peligros del viento y las corrientes

Más al norte, pero aún en las costas de América del Sur —frente a la desembocadura del río Surinam—, Roberts se apoderó de otra balandra. Mientras rebuscaba entre el botín de su presa, avistaron desde la nave un

bergantín en el horizonte, y Roberts saltó en pos de él en la balandra capturada, junto con un destacamento de sus hombres; Walter Kennedy quedó al mando del Fortune. Pero Roberts olvidó revisar el avituallamiento de su propia nave, lo cual lo condujo a las puertas del desastre cuando el viento cesó y durante ocho días se vio a merced de unas corrientes desfavorables.

* * * *

¡Bendito cargamento! Cada vez iban más escasos de recursos y, tal como decía Sancho, «no cabe emprender aventura alguna sin condumio»¹². Roberts solo pensaba en hacerse con el bergantín antes de que empezase a caer el sol y no se preocupó de los recursos de la balandra ni se informó sobre lo que había a bordo y si bastaría para que pudieran subsistir todos los hombres, sino que zarpó tras su anhelada presa, a la que no solo perdió de vista sino que además hubo de pasar ocho días batallando con vientos en contra y corrientes desfavorables, que los arrastraron unas treinta leguas a sotavento. Aún seguían luchando contra la corriente cuando advirtieron por fin que no había esperanza alguna de dar caza a la nave, por lo que

¹² La cita del original no se ha podido documentar literalmente. Véase por ejemplo: «Yo a aquel arroyo me voy con esta empanada, donde pienso hartarme por tres días; porque he oído decir a mi señor don Quijote que el escudero de caballero andante ha de comer cuando se le ofreciere, hasta no poder más, a causa que se les suele ofrecer entrar acaso por una selva tan intrincada que no aciertan a salir della en seis días, y si el hombre no va harto, o bien proveídas las alforjas, allí se podrá quedar, como muchas veces se queda, hecho carne momia», *Don Quijote*, I, I, ed. Instituto Cervantes y Editorial Crítica; o igualmente: «la hambre carga: no hay qué hacer sino retirarnos con gentil compás de pies y, como dicen, váyase el muerto a la sepultura y el vivo a la hogaza». (I, XIX). Pero en más de una ocasión, satisfecho el estómago, poco le importan a Sancho las aventuras: «Ni Sancho llevaba otro cuidado, después que le pareció que caminaba por parte segura, sino de satisfacer su estómago con los relieves que del despojo clerical habían quedado, y, así, iba tras su amo, sentado a la mujeriega sobre su jumento, sacando de un costal y embaulando en su panza; y no se le diera por hallar otra aventura, entre tanto que iba de aquella manera, un ardite». (I, XXIII). En la obra cervantina, el juego de palabras entre las aventuras, la buena o mala ventura y el comer es constante: «Por eso digo —dijo el del Bosque— que nos dejemos de andar buscando aventuras; y pues tenemos hogazas, no busquemos tortas». (II, XIII). (*N. de la t.*).

decidieron echar el ancla y, sin más consideraciones, arriar un bote para que diera noticia de sus condiciones al resto de la tripulación y se acercase a por ellos. Pero al poco tiempo, incluso al mismo día siguiente, la carestía de a bordo hizo que se dieran cuenta de su capricho, porque habían gastado toda el agua y no se habían preocupado de cómo conseguir más hasta que el barco llegase o regresase el bote, lo cual no iba a suceder antes de cinco o seis días. Allí, como Tántalo, casi murieron de sed mientras tenían ante los ojos las frescas aguas del río y los lagos; llegados a tal extremo, se vieron obligados por fin a levantar el suelo de la cabina e improvisar una especie de cascarón de nuez con unos cabos, para remar hasta la costa y obtener sin más demora un suministro de agua que les permitiera salvar la vida.⁹⁹

§. Un «perro miserable» amotinado y desertor

«Transcurridos unos cuantos días, el anhelado bote regresó, aunque con las peores noticias». El que era la mano derecha de Roberts en su nave — Kennedy, que se había quedado al mando del corsario y una presa— se había fugado con las dos embarcaciones. Aquello inflamó los deseos de venganza de Roberts. Se dice que Kennedy, un criminal sin escrúpulos, se puso desde aquel momento «al mando del timón que lo llevaría hasta el Muelle de las Ejecuciones». La tripulación amotinada lo había escogido como su capitán, pero él se mostró incapaz de impedir que se dividieran. Decidió poner rumbo a Irlanda pero, como no supieron navegar adecuadamente, la banda de delincuentes terminó en Escocia. Kennedy y unos pocos hombres tomaron caminos individuales, pero un grupo de hombres sin rumbo fijo avanzó por el campo arrasando cuantos lugares encontraba a su paso, en general con dirección sur, hasta que terminaron siendo arrestados y encarcelados en Edimburgo. En seguida se conocieron su identidad y sus delitos. Kennedy se había establecido como propietario de un burdel en Deptford Road, pero cierto día pasó por allí un antiguo compañero de andanzas marítimas que lo identificó, por lo que no tardó en dar con sus huesos en la prisión de

*Marshalsea. «Walter Kennedy, famoso delincuente, fue ejecutado el 19 de julio de 1721 en el Muelle de las Ejecuciones [...] era un perro miserable (así lo describían) que mereció su destino».*¹⁰⁰ El *Weekly Journal, or British Gazetteer* del 29 de julio de 1721 publicó un relato sobre los últimos momentos del pirata.

* * * *

Morir era muy fácil, decía él; confiaba en que le hubiera sido posible hacer las paces con Dios y no sabía cuándo estaría mejor preparado para abandonar este mundo. Tras añadir que solamente tenía una esposa, pero no hijos a los que mantener, sus pensamientos no estaban en absoluto en esta vida.

En la mañana de su ajusticiamiento recibió el sacramento con gran atención y devoción, pero parecía sentirse extremadamente aterrorizado y preocupado ante la proximidad de la muerte. Cuando estuvo en lo alto del patíbulo que habían erigido para él, temió desmayarse y pidió un poco de agua para beber; dijo que la gente allí presente tal vez querría escuchar unas pocas palabras que quería decir, a saber: «He llegado a este lugar de vergüenza y desgracia por crímenes



que merecen sin duda una muerte tan horrible como esta, y libremente quiero confesarme culpable de los delitos por los que se me condena, además de autor de muchas otras faltas de semejante naturaleza, por las que pido el perdón de Dios, y el vuestro, conciudadanos míos».

¹⁰¹

§. El código pirata

Sin haberse recuperado aún de la deserción de Kennedy y ansioso por restablecer el liderazgo y unir a sus hombres mediante un pacto equitativo, Roberts decidió que hacía falta celebrar un juramento formal. Los artículos que redactó —condiciones y términos del «trabajo»— eran un dechado de virtudes en cuanto a la equidad democrática, pero algo puritanos. El texto entre corchetes corresponde a los comentarios del capitán Johnson.

* * * *

- I. Todos los hombres tienen derecho a voto en las cuestiones importantes; cuentan con el mismo derecho sobre las provisiones frescas o los licores fuertes tomados en cualquier momento y pueden usarlos a placer, a menos que una carestía [cosa nada infrecuente entre ellos] haga necesario, por el bien de todos, acordar un racionamiento.
- II. Todos los hombres han de ser llamados por turno de forma justa, por orden de lista, en el reparto del botín, porque (además de su parte correspondiente) en dichas ocasiones tendrán permiso para coger algo de ropa; pero al que estafase a la compañía por valor de un dólar, ya sea en plata, joyas o dinero, se lo castigará abandonándolo a su suerte. [Esta era una costumbre bárbara que consistía en dejar al infractor en la costa, en alguna isla o cabo deshabitado, con una pistola, unas pocas balas, una botella de agua y otra con pólvora, para que subsistiese con ello o muriese de hambre. Si el robo se había producido solo entre dos de ellos, se contentaban con rajar las orejas y la nariz del culpable y dejarlo en tierra; no en un lugar deshabitado, pero sí en alguna parte en la que sin duda pasaría graves apuros.]
- III. Nadie jugará a las cartas o a los dados por dinero.
- IV. Las luces y velas deberán apagarse a las ocho en punto de la noche. Si alguien de la tripulación, después de esta hora, sigue con ánimo de

beber, deberá hacerlo en la cubierta superior. [Roberts confiaba en que con esto podría poner coto a sus excesos, porque él era un hombre sobrio; pero a la postre hubo de descubrir que todo su empeño por atajar aquellos desmanes resultaba de todo punto inútil.]

- V. Se conservarán las armas, pistolas y alfanjes limpios y preparados para el uso. [En esto resultaban cumplidores hasta un extremo insospechado, empeñados en superarse entre ellos en cuanto a la belleza y suntuosidad de sus armas; a veces realizaban subastas (en la arboladura del buque) en las que se pagaban hasta treinta o cuarenta libras por un par de pistolas. En hora de servicio, las llevaban colgadas de los hombros, con distintas cintas de colores, de una forma particular que a ellos les reportaba gran placer.]
- VI. No se permitirá la presencia entre ellos de ningún niño ni de ninguna mujer. Si se descubría a algún hombre que seducía a una mujer y se la llevaba con él al mar, disfrazada, sería castigado con la muerte. [De modo que cuando caía alguna en sus manos, como sucedió en el *Onslow*, inmediatamente colocaban a un centinela que impidiera las terribles consecuencias que podía provocar un instrumento de división y discrepancias tan peligroso; pero he aquí que es entonces cuando llega la picardía: pelean por ver quién será el centinela, que por lo general termina siendo uno de los más bravucones, quien, para asegurar la virtud de la dama, no permitirá que nadie se acueste con ella, salvo él mismo.]
- VII. Desertar del barco o de los puestos de combate durante la batalla estaba castigado con la muerte o el abandono en una isla desierta.
- VIII. Nadie se peleará a bordo de la nave, sino que las peleas de todos y cada uno de los hombres se arreglarán en tierra, con espada y pistolas, del siguiente modo: un oficial de la nave, cuando las partes no lleguen a ningún acuerdo de reconciliación, los acompañará a la costa con la ayuda que considere oportuna y dispondrá a las partes en disputa

- espalda con espalda, a determinados pasos de distancia. Al recibir la orden, se girarán y dispararán de inmediato (o en otro caso, de un golpe se les quitará la pistola de la mano). Si ambos errasen el tiro, sacarán los alfanjes y se declarará vencedor al que derrame la sangre del contrario por vez primera.
- IX. Ningún hombre hablará de abandonar aquella forma de vida hasta que cada uno de ellos haya recibido al menos 1000 l [1000 libras esterlinas]. Si para conseguirlo un hombre pierde un miembro o queda lisiado en acto de servicio, recibirá 800 dólares, sacados de la reserva pública, y proporcionalmente para las heridas menores.
- X. El capitán y el guardián del barco recibirán dos partes del botín; el primer oficial, el contramaestre y el cañonero, una parte y media; y los demás oficiales, una y cuarto.
- XI. Los músicos podrán descansar el domingo, pero los otros seis días y sus seis noches, solo con un favor especial.¹⁰²

**Principales costumbres en las comunidades de rufianes:
privilegios y castigos pensados por y para los piratas**

Para castigar aquellas ofensas menores que no estén previstas en los artículos y no entrañen suficientes consecuencias como para confiárselas a un jurado, existe entre los piratas la figura de un oficial principal, llamado en ocasiones guardián, que es elegido por los mismos marineros y, de este modo, obtiene la máxima autoridad (salvo durante la batalla). Si alguno desobedece sus órdenes, si hay tipos pendencieros y amotinados entre ellos, se abusa de los prisioneros, se saquea más allá de las órdenes dictadas y, sobre todo, si los hombres se muestran negligentes con sus armas —lo que él inspecciona a discreción—, impone castigos según su criterio, mediante palizas o azotes que nadie más se atrevería a dar sin

ganarse luego los golpes de toda la tripulación del barco. En resumen, es un oficial en el que todo el mundo confía, el primero en abordar cualquier presa, el que separa para uso de la tripulación lo que juzga adecuado para los propietarios, exceptuando el oro y la plata, que se ha votado que no sean reembolsables [...]

¿Qué privilegios ostenta él [el capitán] en semejante ambiente de anarquía e indisciplina entre los miembros de la tripulación? A decir verdad, son muy escasos; solo se le permite ser el capitán a condición de que ellos puedan capitanear por encima de él. Reservan la cabina mayor para su uso personal y a veces le conceden pequeños paquetes de plata y porcelana (hay que señalar que Roberts bebía té constantemente), pero luego todos y cada uno de los hombres a bordo, según les apeteciera, usarían aquella plata y aquella porcelana, entrarían en sus aposentos, jurarían ante él, tomarían parte de sus vituallas y bebidas si gustaban, sin darle la posibilidad de considerarlo como una falta o de negarse. Sin embargo Roberts, gracias a una gestión mejor de lo habitual, se convirtió en el director principal en todos los aspectos relevantes, y así fue como se desarrollaron las cosas: el rango de capitán se obtenía mediante el sufragio de la mayoría y recaía sobre quien demostraba superioridad en conocimientos y audacia (por medio de la que se conocía como la «prueba de las pistolas») y quien podía despertar el temor en aquellos que no le profesaban afecto [...] El poder del capitán no puede ser sometido a control durante una persecución o una batalla; mandará apalizar, herir o incluso disparar contra cualquiera que se atreva a desobedecer sus órdenes. Asume el mismo privilegio sobre los prisioneros, a los que dará mejor o peor trato en la medida en que él juzgue más o menos aceptable su comportamiento, porque aunque los más mezquinos abusarían de su

*posición, él, por el contrario, impondría control en la materia, con alegría, compartiendo una botella y dando a sus prisioneros doble razón para ello. En primer lugar, porque eso mantenía su precedencia; y en segundo lugar, porque el castigo no quedaba en manos de un grupo de compañeros mucho más locos y precipitados que él mismo. Cuando le parecía que su gente no optaría por el rigor (pues él lo practicaba con frecuencia para aplacarlos), entonces daba a entender a los prisioneros que el buen trato que recibían obedecía solamente a su inclinación personal, pero que no creyeran que sentía ningún afecto ni debilidad hacia sus personas: «porque todos vosotros sin excepción me colgaréis —dice—, lo sé bien, en cuanto os sea dado tenerme en vuestras manos».*¹⁰³

§. Corsarios a la caza de piratas

Roberts, que aún pasaba penurias por culpa de las provisiones que le había robado Kennedy, puso rumbo a las Barbados, donde apresó una nave de Bristol a la que privó de todos sus bienes antes de dejarla marchar. Las noticias llegaron al gobernador de las Barbados, quien ordenó equipar dos balandras corsarias, la Summerset y la Philipa, con 20 y 10 cañones respectivamente. El 26 de febrero de 1720, las balandras dieron caza a Roberts e infligieron graves daños al barco pirata. Roberts se encontró con muchas dificultades en su intento de dejarlos atrás, hasta el punto de verse obligado a aligerar el barco lanzando por la borda cañones y otros materiales pesados; a la postre se retiró hacia la Hispaniola, pero veinte miembros de su tripulación murieron durante la travesía a causa de las heridas sufridas.

* * * *

El mencionado Roberts, en la balandra antes citada, construida en Rhode Island, junto con un bergantín pirata como nave consorte, se hallaba en algún momento del enero pasado en la latitud de las Barbados, cerca de la isla, donde apresaron e intentaron apresar varios navíos; pero al enterarse de aquello el gobierno, equipó a un tal capitán Rogers, de Bristol, en una galera bien acondicionada, un barco de unos veinte cañones, más una balandra dirigida por el capitán Graves. El capitán Rogers mató a varios de los hombres de Roberts e hirió a otros más, y también abrió un gran agujero en su balandra, que su maestro de ajá solo pudo tapar con muchas dificultades (pues centenares de balas silbaban a su alrededor), y cuando descubrió que el capitán Rogers era demasiado fuerte para él, aunque Graves no había hecho nada —que de haber intervenido, lo habrían capturado sin duda ninguna—, entonces decidió huir, igual que su bergantín consorte, del que nunca más supo ni vio nada.¹⁰⁴

Cualidades esenciales de un barco pirata

Todos los barcos que usaban los piratas debían satisfacer ciertas cualidades, independientemente de su tamaño o de dónde se hubieran armado. Tenían que estar en condiciones de navegar, claro está, como rasgo primero y principal. El mar es un lugar lleno de peligros y los piratas se movían por zonas de costa en las que abundan los huracanes, los ciclones y las tormentas tropicales, por no hablar de las tormentas del Atlántico y las turbulentas aguas de los cayos. Teniendo vetado el acceso a los puertos convencionales, los piratas eran más vulnerables a los estragos causados por el viento y el oleaje que cualquier otro marino. Por estos motivos, las instalaciones y accesorios de sus barcos debían resultar muy resistentes: velas para tormentas, un casco resistente y estanco, bombas de achique en buen estado y un timón muy sólido. Para

navegar, lo más importante era contar con una tripulación experimentada.

Un barco pirata podía recorrer enormes distancias, no solo a través de los océanos sino también ascendiendo y descendiendo por la línea de la costa a lo largo de continentes enteros. Bartholomew Roberts realizó varios viajes transatlánticos y surcó grandes zonas de caza desde Terranova hasta Brasil. Todo este movimiento ponía presión y causaba gran desgaste al barco, que necesitaba contar con un buen mantenimiento cuantas veces fuera oportuno para así conservar sus cualidades de navegación. Uno de los procesos esenciales para mantener el barco consistía en la limpieza del casco. La parte inferior del casco de un navío va acumulando, con gran facilidad, algas marinas y otros organismos que quedan adheridos y que, poco a poco, se van comiendo la estructura de tablas, con lo cual la embarcación pierde fuerza y, al mismo tiempo, ve incrementarse su peso y ralentizarse su velocidad; para los piratas, la velocidad adquiría una importancia esencial, de modo que no era extraño verlos escondidos en alguna zona aislada, carenando sus naves en una playa de fácil acceso o en una zona lisa cuyo régimen de mareas permitía acceder a los materiales adheridos en las zonas más bajas. Si la embarcación no era rápida, probablemente los piratas no se interesarían por ella. Los enormes barcos con aparejo de cruz, si bien eran sólidos y tenían cabida para una nutrida tripulación —útil en el momento de caer sobre una presa—, no gustaban tanto como otras embarcaciones menores, más rápidas y ágiles, como por ejemplo los bergantines, que llevaban muchísimo velamen pero sobre un casco de menor resistencia. Las balandras y las goletas, aún más pequeñas, podían deslizarse por el agua a gran velocidad gracias a una sección transversal del casco más estrecha. Así pues,

un barco de pequeñas dimensiones y gran rapidez ofrecía a los piratas la posibilidad de elegir entre varias alternativas: ir en persecución de otros barcos, aparecer por sorpresa en un puerto o en una ciudad, o bien huir con premura.

Además de la pericia de la tripulación, el tamaño del casco de la nave, y la forma y la envergadura de las velas disponibles, existía otro elemento que afectaba también a la agilidad y celeridad de los barcos piratas: el volumen de agua que desplazaban las naves. Los cañones constituían uno de los artículos más pesados a bordo de una embarcación. Los primeros bucaneros tendían a no acumular muchos pertrechos ni excederse con el armamento y todos los piratas preferían hacerse con las naves mediante el abordaje y posterior captura, evitando un bombardeo que comenzara por causar daños a la presa. Pero a principios del siglo XVIII, los capitanes piratas empezaron a llenar sus barcos con cañones y más cañones, de forma que se iban asemejando, cada vez más, a pequeños buques de guerra. Esta tendencia puede explicarse, en parte, como fruto de la vanidad y la bravuconería, pero al mismo tiempo es señal de que aquellos exitosos capitanes piratas tenían plena conciencia de ser perseguidos de un modo distinto al que habían sufrido sus predecesores. Ante la previsión de luchar a muerte contra patrulleras navales, los piratas dieron con un equilibrio propio y preciso entre los valores de tamaño, velocidad, capacidad de navegación y potencia de fuego.

§. Las banderas especiales de Roberts

Desde la Martinica francesa también enviaron dos balandras en pos de Roberts, por lo que el capitán pirata juró vengarse por igual de los hombres

de las Barbados y la Martinica e incluso diseñó una bandera nueva para identificar a quienes consideraba sus más temibles y odiados enemigos.

* * * *

El empeño que los gobernadores de las Barbados y la Martinica pusieron en dar caza a Roberts despertó tal ira en él que ordenó diseñar una nueva bandera que en adelante izaron siempre, con su propia figura retratada por encima de dos calaveras bajo las cuales podían leerse las letras ABH y AMH, que significaban *A Barbadian's Head* y *A Martinicans Head* («cabeza de un hombre de Barbados» y «cabeza de un hombre de La Martinica», respectivamente).¹⁰⁵



§. Redobles de destrucción

Roberts se encaminó hacia Terranova, donde llegó a finales de junio de 1720. Entró en el puerto de Trepassey rodeado de música y tambores y se precipitó en un delirio de destrucción.

* * * *

Con cuarenta y cinco hombres entró en Terranova, en el puerto de Trepassi [sic], hacia finales del mes de junio pasado, al son del redoble de los tambores, las trompetas y otros instrumentos de música, ondeando la bandera inglesa, con la suya pirata en lo alto del mastelero, con calaveras y alfanjes. Había en el puerto veintidós veleros, pero sus tripulaciones, nada más ver al pirata, huyeron tierra adentro y abandonaron las embarcaciones. Los hombres de Roberts se apoderaron de todo aquello y lo incendiaron, hundieron y destruyeron, salvo una galera de Bristol, que escogieron para

que fuese su mejor barco pirata, si otro mejor no aparecía. Tras causar el mayor destrozo posible en el puerto, se marcharon hacia los bancos de Terranova, donde hallaron a nueve o diez barcos de guerra franceses, uno de los cuales es el barco pirata de 26 cañones antes mencionado, tomado a un francés, al que Roberts entregó la galera de Bristol; pero hundió y destruyó el resto de naves francesas, no sin haberlas despojado primero de cuantos cañones le resultaban adecuados para su propia nave, además de otros bienes preciados.¹⁰⁶

§. Alteración del orden público

En su nave de 26 cañones, y acompañado por una balandra dotada con otros diez, Roberts apresó un barco mercante de Terranova, el Samuel, en julio de 1720. El Boston News-Letter de mediados de agosto de ese mismo año relató la orgía de saqueo y juramentos que se produjo a continuación.

* * * *

Lo primero que hicieron los piratas fue despojar tanto a pasajeros como a marinos de todo el dinero y las ropas de que disponían a bordo, con una pistola cargada apuntando al pecho de cada uno, prontos a abrir fuego y matar a quien se negase a entregarlo todo y rendirse ante ellos. Lo siguiente fue levantar las escotillas, presos de la locura y la cólera, y bajar como un atajo de Furias hacia las bodegas, donde con hachas, alfanjes y demás, cortaron, destrozaron y abrieron por la fuerza los baúles, cajas, maletas y fardos; y cuando no querían acarrear hasta su barco cualquiera de los bienes que habían subido a cubierta, en lugar de volver a tirarlo en las bodegas, lo arrojaban al mar por la borda. Para abrir los cofres, lo que solían hacer consistía en disparar un par de balas con la pistola en la cerradura para así forzar su apertura. Los piratas se llevaron del barco del capitán Cary al suyo propio 40 barriles de pólvora, dos cañones de gran tamaño, sus cables, etc.,

y los productos más selectos que había en la nave, por valor de cerca de nueve o diez mil libras esterlinas. Durante todo aquel rato, no se oyó en boca de los piratas otra cosa que maldiciones, juramentos y blasfemias exageradas hasta donde alcanza la imaginación. También repetían con frecuencia que ellos no irían a parar a la punta Esperanza del Támesis, para que los colgasen en una horca y luego los dejaran secar al sol, como le sucedió a la tripulación de Kidd y Braddish; porque si llegase a darse el caso en que se vieran atacados por una fuerza superior a la que les resultase imposible vencer, inmediatamente dispararían con una de sus pistolas contra su propia santabárbara y se irían todos juntos y felices al infierno.¹⁰⁷

Terranova

Terranova era una especie de criadero para los piratas novicios, por diversas razones.

* * * *

La isla está deshabitada de nativos y nosotros apenas le prestamos atención, pues se trata de un lugar desierto y boscoso; y si se mantienen la costa y el puerto, es solo porque valen para la pesca del bacalao, único motivo por el cual se instalaron allí.

Abundan allí las bahías y los puertos, de gran comodidad de uso, y al formar recortes muy hondos en la costa, resulta fácil para cualquier persona inteligente pasar rápidamente de un puerto a otro por vía terrestre; sobre todo en los principales, St. John's y Placentia, cuando aparece un enemigo que hace temer algún peligro.

Pueden llegar a curar y exportar cerca de cien mil quintales (hay que calcular unas cien libras por quintal) de pescado al año, que vuelven a Inglaterra en forma de dinero o de productos necesarios de Portugal, España e Italia. Como a consecuencia de ese tráfico aumenta la abundancia de ron, melaza y azúcar —productos de

nuestras colonias en las Indias Occidentales— y cada estación da empleo a numerosos pescadores nacionales, sin cuyo trabajo y esfuerzo sería imposible adquirir este pescado, puede considerarse sin lugar a dudas una rama ventajosa del comercio [...]

En primer lugar, que los barcos pesqueros del suroeste de nuestro país, esto es, los de Topsham, Barnstable y Bristol, que son los que se ocupan principalmente de las estaciones pesqueras, transportan cada verano a un número considerable de pobres gentes a las que se contrata a bajo precio y que, por contrato, se ven obligados a pagar el viaje de vuelta a Inglaterra. Cuando los barcos de Terranova abandonaron aquel país hacia el invierno del año 1720, el pasaje sumaba unos 1100 hombres, quienes, durante la temporada de negocio (presionados por la dureza de su trabajo y el frío de las noches) gustaban sobre todo de beber *black strap* (un licor muy fuerte que se usa allí y que se prepara a base de ron, melaza y cierta clase de cerveza)¹³; por efecto de esta bebida, la mayoría cometen excesos inmoderados y luego se ven en la necesidad de admitir duras cláusulas de servidumbre para poder mantenerse durante el invierno; lo cual tampoco pretende ser un reproche, ya que ha de tenerse en consideración la aridez del país y que el total de provisiones acumuladas termina por resultar corto, en proporción al cómputo de la gente que se queda allí en invierno, que suele ser de entre 1.700 y 1.800 personas. Los capitanes que viven en la zona consideran que las ventajas que obtienen a partir de esas necesidades no son sino un beneficio justo y legal; de modo que o aprovechan para comprometer a los marinos para el servicio del verano siguiente o venden sus posesiones a unos precios

¹³ En concreto *chowder beer*, que se preparaba con sumidades secas de abeto negro (por lo que también se la conoce como *spruce beer*) y se tomaba para combatir el escorbuto. (N. de la t.).

desorbitados; el pan pasa de 15 chelines a 50, inmediatamente después de la partida de los barcos, y lo mismo sucede, en la misma proporción, con otro tipo de comidas. Por lo tanto, como ni son capaces de subsistir por sí mismos ni apenas tienen posibilidad de saldar las cuentas con sus señores, en ocasiones huyen a bordo de chalupas y botes y engrasan las filas de los piratas, tal como sucedió [...] en el caso de Phillips y sus compañeros.

Y en segundo lugar (lo que resulta más oportuno para ellos), casi cada verano reciben la visita de unos piratas u otros, compañías ya formadas que acuden allí con el mismo propósito —el de comprobar si hay jóvenes que quieran iniciarse— y para hacer acopio de agua y provisiones, que encuentran importadas, en mayor o menor cantidad, por todos los barcos que practican el comercio.¹⁰⁸

Incluso Roberts tuvo bastantes problemas con miembros de la tripulación borrachos o indisciplinados. Tras recibir el insulto de un pirata embriagado, Roberts lo mató de un disparo y con ello despertó la cólera de sus amigos, también borrachos, en especial de un marinero llamado Jones. Este Jones fue a buscar a un hombre descontento con su situación, un tal Anstis, que era capitán del bergantín consorte, para organizar una deserción encubierta de la tripulación de Roberts. El bergantín zarpó sin aviso el 20 de abril de 1721.

Roberts se dirigió hacia la desembocadura del río Sierra Leona, donde permaneció seis semanas hasta que «los barcos estuvieron limpios y preparados, y los hombres, cansados de putas y borracheras, empezaron a pensar en el trabajo». Sorprendieron y apresaron un buen barco construido a la manera de un bergantín, que pertenecía a la Real Compañía Africana, el Onslow, al que rebautizaron como Royal Fortune. La mayoría de los marinos que servían en el Onslow se pasaron voluntariamente al bando pirata; hubo

también unos cuantos soldados que solicitaron ingresar en las filas piratas, para huir del calor y el aburrimiento de supuesto en el castillo de Cape Coast; al final, los piratas transigieron y les ofrecieron «una cuarta parte, por caridad, según se dijo».



Cuando entraron en el puerto de esclavos de Calabar; los hombres de Roberts libraron una encarnizada batalla contra dos mil nativos, incendiaron su ciudad y desaparecieron apresuradamente antes de descubrir un barco, el King Solomon, hacia el cual se dirigieron a remo en su lancha y al que dieron captura.

Encendidos por su creciente éxito, los hombres de Roberts se tomaron un tiempo para divertirse a expensas de las salchichas de un capitán holandés, antes de iniciar una tumultuosa sesión de bebida.

* * * *

Ese mismo día apresaron también el *Flushing*, un barco holandés, del que robaron los mástiles, las vergas y otros pertrechos y luego derribaron su trinquete; pero lo que peor le cayó al patrón fue que cogieran unas estupendas salchichas que llevaba a bordo, hechas por su esposa, y que se

las colgasen al cuello de un modo absurdo hasta haber demostrado ya suficiente desprecio, y que a continuación las lanzasen al mar. Otros decapitaron las aves de la despensa con la idea de prepararlas para la cena y, en un gesto de cortesía, invitaron al dueño a cenar a condición de que lograra encontrarles algo de licor. Se trataba sin duda de una triste petición para aquel hombre, pero debía acceder y se vio obligado, mientras ellos se emborrachaban, a permanecer sentado y oírlos entonar canciones francesas y españolas a cuenta de su devocionario holandés, además de otras irreverencias ante las cuales (aun siendo holandés) se quedó asombrado.¹⁰⁹

Comida y bebida

Los piratas, como cualesquiera otros navegantes, comían más o menos lo que podían y cuando podían, según dictasen las circunstancias. Al principio de los viajes largos, la comida era aún fresca, lo que significaba que podían disfrutar de alimentos como fruta, verduras y carne fresca, queso, huevos, etc. Transcurrida la primera semana, esos alimentos empezaban a estropearse y no era raro encontrar gusanos en la carne y el pan. Tenían que llevar animales vivos a bordo si querían disponer de carne fresca, pero conservaban cierto número de gallinas por mor de los huevos que ponían (hasta que morían o iban a parar igualmente a la olla). Ganado y cerdos solían obtenerlos en granjas y algunas explotaciones de la costa, generalmente mediante el robo, aunque en ocasiones también por la vía comercial. Pescaban un poco para complementar las comidas e incluían en su dieta carnes y huevos de animales más exóticos, como tortugas, aves tropicales y reptiles. La fruta y las verduras frescas —junto con las vitaminas y minerales imprescindibles que llevan estos alimentos— eran un lujo perecedero, al igual que la carne fresca, y solo podían obtenerlas de

vez en cuando si las compraban a algún vendedor del puerto que simpatizara con su oficio, si se las robaban a sus presas o si se tomaban la molestia de cultivarlas en tierra firme. Los alimentos frescos resultaban esenciales; sin ellos, los marineros podían sufrir graves enfermedades provocadas por una nutrición inadecuada, además de otras dolencias como el escorbuto.

Para disponer de carne en un barco, el método principal consistía en sacrificar al animal en tierra, conservar la carne en sal y almacenarla en barriles, que a su vez se guardarían en las bodegas del barco. El buey, el cerdo y el pescado en salazón eran los puntales de la dieta marítima, junto con las verduras en vinagre o en escabeche, como el chucrut, y las galletas de marinero. Estos sequetes eran una especie de pan duro hecho a base de harina, agua y sal; la masa se extendía hasta formar una capa bastante fina y se horneaba entre dos y cuatro veces, de modo que pudiera durar varios años — literalmente—; sin embargo, incluso este material prácticamente impermeable podía sufrir el ataque de los gorgojos. Para hacerlo mínimamente aceptable para la boca, era necesario remojarlo en alguna clase de líquido, que por lo general era agua o salmuera. Los cocineros del barco, equipados con poco más que unas sartenes, una estufa de fogón y un asador para la carne, tenían que recurrir a una gran variedad de hierbas, especias y otros condimentos de sabor fuerte para disimular el gusto rancio, escabechado o excesivamente salado de la mayoría de la comida de larga duración de la que se disponía a bordo. La carne podía ser tan correosa y dura como para necesitar varios hervores; no es de extrañar, pues, que un pirata desdentado corriera grave peligro de morir de hambre.

En épocas de bonanza, los piratas preferían la carne fresca, asada o a la barbacoa, más alcohol en grandes cantidades. Cuando llegaban

épocas magras, recogían los huesos de los animales que ya se habían comido, los guardaban y hervían para sopa. De entre los materiales que llegaban a ingerir los piratas más desesperados, el peor de todos quizá fueran sus propios aparejos y tiras de cuero. En 1670, la tripulación de sir Henry Morgan, famélica e incapaz de renovar los suministros durante su viaje por el istmo de Panamá, se vio obligada a comerse sus propias carteras de cuero. Cortaron la piel en tiras que mojaron en agua y luego «ablandaron» atizándolas con piedras antes de cocerlas al fuego. Eso los mantuvo con vida hasta que llegaron a su destino. De hecho, con frecuencia la motivación más directa en el momento de elegir la ruta hacia una isla en especial o una costa o una zona de navegación en concreto, no era tanto el botín —aunque siempre resultaba bienvenido—, sino la necesidad de reabastecerse de elementos esenciales para la subsistencia. Podían obtenerlos de un barco al que hubieran apresado, junto con otros productos, o adquirirlos después de buscar y formar partidas de caza en una tierra adecuada. A veces, los nativos se acercaban en canoas para hacer trueques y comerciar con sus productos.

El agua potable tampoco era fácil de conseguir, sobre todo en los viajes largos; habitualmente se conseguía en tierra, en ríos, manantiales o fuentes. Para determinar las condiciones de salubridad se aplicaban unas pruebas muy rudimentarias, que se reducían normalmente a comprobar el grado de turbidez y el sabor y olor del agua, para determinar si era apta para el consumo. Sea como fuere, la limpieza del agua no podía garantizarse de hecho ni tan siquiera en los rincones comparativamente civilizados del dominio pirata. La mayoría de los hombres preferían el alcohol, que estaba más limpio y sabía mejor. Ello no obstante, no todos los piratas eran grandes

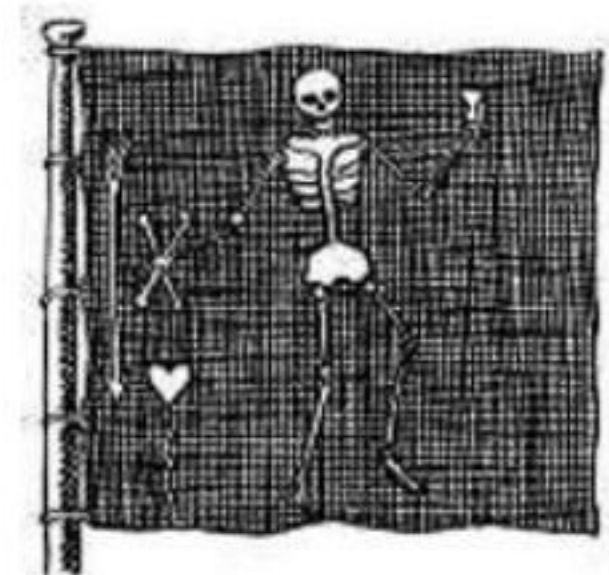
bebedores.

Uno de los platos clásicos en la mesa de un pirata era el salmagundi (o salmigondis), nombre coloquial en francés de una de las recetas favoritas de los bucaneros caribeños, quienes se lo llevaron consigo hasta el África occidental, Madagascar y las colonias americanas. Consistía en ropa vieja, un estofado sustancioso en el que había lugar para casi todo. Cualquier tipo de carne —buey, cerdo, cordero, pollo, cabrito, aves marinas, patos o tortugas— podía cortarse en pedazos y ser marinada en un vino especiado. También cabía añadir al guisado arenques, anchoas y otros pescados, junto con verduras en vinagre, cebollas, col y huevos cocidos. Luego se aderezaba el mejunje con aceite, sal, vinagre, pimienta, semillas de mostaza y cualquier otro sazónador que se tuviese a mano.

El mercado de alimentos y bebida creado casi exclusivamente por los piratas —en lugares tales como Providencia, Puerto Real y otras ciudades desperdigadas por los trópicos y el litoral atlántico de América—, podía sostener un comercio amplio y provechoso para vendedores, comerciantes, colonos y taberneros. También los centenares de embarcaciones, grandes y pequeñas, que recorrían las rutas comerciales eran fuentes fiables de alimentos para una tripulación pirata hambrienta y sedienta, siempre y cuando pudieran apresarlas y saquearlas, claro está.

§. Roberts se divierte con algunos prisioneros extranjeros confundidos

En enero de 1722, con su nueva bandera pirata al viento, Roberts entró con su barco en el puerto de comercio de esclavos de Whydah (o Ajudá), en el antiguo reino de Dahomey, en el seno de Benín, y



apresó a los once barcos allí anclados; luego entregó recibos a los capitanes extranjeros dando cuenta de lo que les había tomado.

* * * *

Llegaron a Whydah con un pabellón de San Jorge, una bandera negra de seda ondeando en el palo de mesana, además del banderín de proa y el gallardete, de la misma clase. En la bandera aparecía un esqueleto, con un reloj de arena en una mano y unas tibias cruzadas en el otro lado, junto a un dardo, y en la parte inferior había un corazón del que caían tres gotas de sangre. En el banderín había un hombre pintado con una espada llameante en la mano, de pie entre dos calaveras bajo las cuales le leía ABH y AMH. Allí encontraron veleros ingleses, franceses y portugueses; los franceses eran tres barcos sólidos de treinta cañones y más de cien hombres en cada uno, pero cuando Roberts inició el fuego, ellos, junto con los otros barcos, arriaron inmediatamente sus colores y se rindieron [...] Algunos extranjeros, que jamás antes se habían encontrado en semejante lance, solicitaron para satisfacción de sus propietarios que se les hiciera entrega de unos recibos en los que dieran cuenta del dinero robado; obtuvieron una copia cada uno de ellos, que copio a continuación:

Por la presente se certifica, a quien pueda interesar o le interese, que nosotros, caballeros de fortuna, hemos recibido ocho libras de polvo de oro, en concepto del rescate del Hardey, a las órdenes del capitán Dittwitt, de modo que liberamos el citado barco.

*Siendo testigos nuestra tripulación,
Bart. Roberts y Harry Glasby,*

13 de enero de 1721-1722

Los capitanes portugueses recibieron otros documentos del mismo tipo, pero los firmaron dos colegas bromistas, a saber: Sutton y Sympson, que estamparon los nombres de Aaron Whifflingpin y Sim. Tugmutton.^{110 14}

Las banderas de los piratas

En una época en la que aún no existían ni el código morse ni las telecomunicaciones por radio o la navegación por satélite, las banderas constituían un medio de comunicación e identificación en el mar. En el siglo XVII, además de las banderas y gallardetes nacionales, los bucaneros ondeaban banderas rojas y negras para advertir sobre sus intenciones. La bandera original era una enseña corsaria, negra o roja, que luego adoptaron los piratas añadiéndole una calavera y las tibias cruzadas. En inglés se conoce esta bandera como «Jolly Rogers», pero el origen del término está poco claro: quizá podría derivar del francés jolie rouge («rojo bonito»), lo cual no resulta inverosímil dado que las primeras banderas de este tipo eran rojas. O tal vez podría proceder del hecho de que «Old Roger» era uno de los eufemismos para referirse al demonio. Curiosamente el color rojo con bandas blancas que lucían los corsarios americanos del siglo XVIII ha terminado abriéndose paso hasta la actual bandera de los Estados Unidos de América.

Desde comienzos del siglo XXVIII, los piratas fueron usando banderas cada vez más personalizadas para identificarse ante las otras naves. No se trataba solamente de un ejercicio de vanidad; el

¹⁴ Estos apellidos burlescos, además de su sonido cómico, pueden significar cosas como «alfiler insignificante» (o «silbante»; otras fuentes transcriben *Whifflingpen* y *Whifflington*) y «tragantón, tripero». (N. de la t.).

objetivo principal consistía en infundir un miedo terrible sobre la pretendida víctima, lo cual les aseguraba una rápida rendición sin derramamiento de sangre ni daños sobre las presas potenciales. Gracias a la difusión de las historias de piratas y su sangrienta reputación, no era infrecuente que los barcos abandonasen a la primera oportunidad, sin siquiera empezar la lucha.



Usaban una espectacular variedad de símbolos cargados de malos augurios y de lo más amenazadores: calaveras, tibias cruzadas, alfanjes, esqueletos, hombres colgados, corazones sangrantes, relojes de arena, representaciones del demonio e iniciales. Todos estos símbolos, de un modo u otro, estaban asociados con la muerte y se exhibían sobre todo en blanco o rojo sobre fondos negros, como símbolos de muerte, peligro y sangre. En la bandera de Bartholomew Roberts aparecía un pirata sosteniendo un reloj de arena (con lo cual indicaba que el tiempo iba corriendo para sus víctimas) al lado de un

esqueleto que agitaba una lanza. Roberts guardaba un rencor especial contra las Barbados y la Martinica, de modo que cuando navegaba en sus aguas con afán de piratería, como se ha indicado antes, izaba una bandera en la que se veía a un pirata de pie sobre dos calaveras con las iniciales ABH («cabeza de un hombre de las Barbados») y AMH («cabeza de un hombre de la Martinica»). De este modo transmitía la funesta advertencia con una claridad perfecta y aterradora.

Los colores de Barbanegra consistían en un esqueleto demoníaco que elevaba un brindis (a la Muerte, al Diablo o, con no poco descaro, a las «autoridades») mientras atravesaba un corazón sangrante con una lanza. La de Edward Low lucía un esqueleto blanco en medio, una de cuyas manos atacaba con un dardo un corazón asimismo sangrante, mientras en la otra mano sostenía un reloj de arena.

§. Trato brutal a los esclavos apresados

Roberts mostraba hacia los esclavos la actitud propia de su época. Los piratas apresaban muchos barcos negreros y la mayoría del «cargamento humano» se destinaba a la venta, aunque es probable que las mujeres esclavas primero tuvieran que soportar abusos sexuales. Por más que algunos esclavos pudieran quedarse con los piratas, ello ocurría solo si les resaltaban de alguna utilidad, pues no había en general ninguna actitud favorable a la liberación de los cautivos negros. Dicho esto, al final de la vida de Roberts, se contaron setenta marineros negros en la asamblea de sus dos barcos, frente a un total de 267 hombres. Aproximadamente 12 millones de africanos fueron transportados al otro lado del Atlántico en barcos negreros entre 1450 y 1850; a las Américas llegaron cerca de 10 millones. El lucrativo comercio ofrecía un atractivo irresistible para las potencias de la Europa occidental, sobre todo para los británicos.

Una de las consecuencias de erradicar a los piratas fue un notable aumento del comercio transatlántico de esclavos; a medida que los mares se iban liberando de la presencia de barcos rapaces, la vida se presentaba más fácil para los barcos de esclavos que operaban en puertos e islas especializadas en la trata de negros. A este respecto, Roberts mostró una crueldad terrible hacia los esclavos, cuya horrorosa elección radicaba entre morir quemados en vida o saltar a unas aguas plagadas de tiburones.

* * * *

Pero sucedió un hecho tan excepcionalmente cruel y bárbaro en este citado *Porcupine*, a las órdenes del capitán Fletcher, que no debemos pasarlo por alto sin hacer mención especial.

Este barco estaba en la boca de la bahía, con el casco casi roto, cuando lo tomaron los piratas y mandaron llamar al comandante, que se encontraba en tierra resolviendo unos asuntos propios, para que satisficiera el rescate. Sin embargo, este prefirió excusarse alegando que no había recibido órdenes a este respecto por parte de los dueños; no obstante, la auténtica razón bien podría haber sido que consideraba deshonroso tratar con ladrones y que el barco, aparte de los esclavos, contra quienes no podía sospechar se cometiera crueldad alguna, no valía lo exigido. Por lo tanto, Roberts mandó que trasladaran a los negros en un bote, para prender fuego a la nave; pero como tenía prisa y consideró que quitarles los grilletes costaría demasiado tiempo y demasiado trabajo, le prendieron fuego directamente con ochenta de aquellos pobres desgraciados a bordo, encadenados de dos en dos y condenados a escoger entre morir en las llamas o en las aguas. Los que saltaron por la borda huyendo del fuego fueron pasto de los tiburones, peces muy voraces que abundaban en la rada y que, nada más verlos, fueron despedazándolos miembro a miembro. ¡Una crueldad sin parangón! Si todos

aquellos individuos hubieran sido colgados por semejante acto desalmado, pocos habrían considerado, creo yo, que la justicia se mostraba rigurosa.¹¹¹

* * * *

Roberts siguió navegando por aguas de la zona occidental de África y apresando numerosos barcos de esclavos. Una potente fuerza de dos barcos de la Marina Real, los HMS Swallow y Weymouth, ya había zarpado a la caza de los piratas. El primero en caer fue el consorte de Roberts, el Ranger, capitaneado por cierto señor Skyrme.

* * * *

Mientras el *Swallow* enviaba su bote para que recogiese a los prisioneros, se vio cómo se producía en la gran cabina una explosión y salía humo, y creyeron que saltaban por los aires; pero



cuando después investigaron, supieron que media docena de los más desesperados, al ver que no les quedaba salvación, se habían rodeado con la pólvora que aún había en la bodega y le dispararon con una pistola; pero quedaba poca y no pudo causar mayor efecto que quemarlos de un modo

espantoso.

Este barco estaba capitaneado por un tal Skyrme, un galés, que aun habiendo perdido la pierna en combate, no soportaba que lo pertrecharan especialmente o lo apartaran de cubierta; al contrario, como Widrington, luchaba apoyándose en el muñón.¹¹²

§. Muerte en combate

El HMS SWALLOW prosiguió con la persecución y, el 10 de febrero de 1722, el capitán Chalonier Ogle avistó el barco de Roberts, el Royal Fortune, que aún se encontraba en cabo López. Obligados a virar para no embarrancar en los bancos de arena, los piratas creyeron que el Swallow solo buscaba una forma de escapar. Roberts cometió un error fatal al no identificar correctamente el buque de guerra de la Marina Real y planteó la posibilidad de darle caza hasta que la insistencia de uno de sus hombres, antiguo desertor del Swallow, lo convenció de lo contrario. Sin embargo, para entonces, la tripulación estaba incapacitada o embravecida de más por efecto del alcohol y, siendo ya un poco tarde para huir, Roberts, ataviado con sus mejores galas, presentó una aguerida última batalla en las aguas de un tempestuoso cabo López.

* * * *

El día 10, por la mañana, el buque de guerra zarpó con intención de rodear el cabo. La tripulación de Roberts distinguió los mástiles por encima de la masa de tierra y uno de los hombres bajó a la cabina del capitán para informarle, pues él se encontraba desayunando con su nuevo invitado, el capitán Hill, y saboreaban un sabroso guisado de ropa vieja y algo de cerveza propia. Él no le prestó más atención y sus hombres, apenas o tampoco; algunos afirmaban que se trataba de una nave portuguesa, otros que era un negrero francés, pero la mayoría juraba que era el *Ranger* francés, que regresaba, y estuvieron discutiendo con cierta alegría durante un buen rato sobre cómo darle la bienvenida y si debían saludar o no; pero cuando el *Swallow* se aproximó un poco más, las cosas se fueron aclarando y, aunque a todos los que mostraban alguna aprensión ante el peligro se los estigmatizaba tachándolos de cobardes, pese a ello, fueron varios los que, liberados ya del engaño, dieron el aviso a Roberts; sobre todo un tal Armstrong, que justo había desertado de aquella nave y la conocía bien. A

esos hombres, Roberts los tachó de cobardes que pretendían desanimar a la tripulación y les preguntaba si no tenía razón y no era que estaban asustados ante la batalla, y apenas se contuvo de golpearlos. Desconocemos qué debió de ser lo que él percibía, hasta que la nave levantó sus portillas e izó su bandera nacional; pero entonces, convencido ya del todo, soltó amarras, se puso a la vela y ordenó a sus hombres que tomaran las armas, sin dar muestras de timidez, y pronunció un juramento de primer orden conforme aquello era una trampa, pero, al mismo tiempo decidió, como bandolero aguerrido que era, imponerse o morir [...]

El propio Roberts apareció muy gallardo en el momento del combate, vestido con un lujoso chaleco damasquino, de color carmesí, más pantalones bombachos, una pluma roja en el sombrero, una cadena de oro alrededor del cuello con una cruz de diamantes en el centro, una espada en la mano y dos pares de pistolas que colgaban al final de una cinta de seda colocada alrededor de los hombros (a la manera pirata); según se dice, dictaba sus órdenes con audacia y fuerza; al acercarse, según él mismo había propuesto, al buque de guerra, fue que recibió el fuego enemigo y entonces izó su bandera negra y lo devolvió, buscando alejarse con todo el velamen que pudo armar; y si hubiera hecho caso del consejo de Armstrong, que aconsejó navegar con viento en popa, probablemente habría escapado. Pero no lo hizo y, ya fuera por un cambio de viento o por un manejo del timón inadecuado, o por ambas cosas a la vez, el viento daba en la cara de proa de las velas y, por segunda vez, el *Swallow* se aproximó muchísimo a su nave. Quizá entonces habría terminado el combate a la desesperada, si la muerte, que llegó velozmente en la metralla, no se hubiera interpuesto alcanzándolo directamente en el cuello. Él solo se acomodó entre los avíos de un cañón, con lo que un tal Stephenson, que lo observaba desde el timón, corrió en su ayuda; sin embargo, cuando estuvo a su lado no vio herida ninguna y lo increpó, diciéndole que se levantase y luchase como un hombre; cuando al poco descubrió su error y supo que su capitán había muerto, se deshizo en

lágrimas y deseó que el próximo disparo le tocara a él. En aquel momento, lo lanzaron por la borda, con sus armas y ornamentos puestos, cumpliendo con una reiterada petición que el propio capitán había formulado en vida [...] Una vez muerto Roberts, habiendo sido él el alma de la banda, el espíritu de aquellos hombres quedó hundido; muchos desertaron de sus puestos y todos ellos abandonaron las defensas o medios de huida con gran estupidez. Al poco rato habían perdido el palo mayor, que cayó por la borda, y no les quedó más remedio que entregarse y pedir una tregua. El *Swallow* se mantuvo a cierta distancia mientras enviaba a su bote, que fue pasando una y otra vez en busca de los prisioneros de a bordo, porque suponían que habrían jurado saltar por los aires antes que rendirse; y en efecto algunos de los forajidos mostraron cierta voluntad en ese sentido y encendieron algunas cerillas, pero se produjeron enfrentamientos entre los que querían hacerlo y los que se oponían. Sin embargo, no me resulta fácil comprender ni dar cuenta de este humor, que no puede calificarse sino de falso coraje, desde el momento en que disponían de los medios para terminar con su propia vida, ya fuera con las pistolas o echándose al agua, sin implicar en el mismo destino a otros que no estuviesen dominados por el mismo ánimo; en el mejor de los casos, no habría sido más que morir por miedo a la muerte.¹¹³

* * * *

A las tres horas de combate ininterrumpido, los piratas supervivientes presentaron su rendición. También cayeron presos otros dos barcos de la flota de Roberts, y además los ingleses se hicieron con trescientas toneladas de polvo de oro. Había muerto el último de los grandes capitanes piratas.

§. El comportamiento de los prisioneros mientras aguardaban el juicio

Los supervivientes del ataque del HMS Swallow fueron trasladados al castillo de Cape Coast en espera de que se celebrase el juicio.

* * * *

En cuanto a su comportamiento tras ser apresados, se descubrió que sentían una gran tendencia hacia la rebelión y que habrían aprovechado la más mínima oportunidad, porque el encierro les sentaba muy mal, después de haber pasado tiempo siendo dueños de sí mismos. Tampoco podían tolerar la alimentación ni sus dependencias sin jurar, blasfemar y reprenderse mutuamente por la locura que los había llevado hasta allí [...]

Y aun en esas circunstancias mostraban una alegría insolente y decían, cuando veían su desnudez, que no les habían dejado ni medio penique para entregarle al viejo Caronte, que había de llevarlos al otro lado de la laguna Estigia. Y ante la carencia de alimentos, observaron que se adelgazaban tan deprisa que no les quedaría peso bastante para la horca. Sutton solía ser muy irreverente; dio la casualidad de que compartía los hierros con otro prisionero más serio de lo habitual, que leía y rezaba con más frecuencia de la que se correspondía con su condición. Sutton tenía por costumbre insultarlo y le preguntaba qué buscaba con tanto ruido y devoción. «El cielo, espero», le responde el otro. «¿El cielo, so idiota? ¿Es que has oído jamás que ningún pirata entre allí? A mí déjame el Infierno, que es un sitio más divertido; y al entrar, saludaré a Roberts con trece salvas». Y cuando notó que aquellas expresiones tan absurdas no hacían ninguna mella en él, presentó una queja formal y solicitó que o bien viniera un oficial a llevarse a aquel hombre, o que le quitasen el libro de rezos, como si se tratase de un agitador común [...]

Cuando llegó el momento en que los alojaron en el castillo de Cape Coast, se terminaron todas estas esperanzas y les aseguraron que pronto oirían la sentencia final. Casi todos cambiaron el tono y pasaron de ser unos

insolentes vanidosos y de broma constante a ser hombres serios y devotos, que rogaban que les prestasen buenos libros y se unían a los rezos y a la entonación de los salmos, al menos dos veces cada día.¹¹⁴

§. Juicio a los supervivientes de la tripulación de Roberts

Los juicios de los piratas apresados en el Ranger comenzaron a celebrarse el 29 de marzo de 1722. La mayoría de los hombres alegó que Roberts los había obligado a firmar los estatutos de la piratería, dando a entender que como «les habían servido en una misma bandeja los estatutos y una pistola», la elección en realidad no era tal. El tribunal no les dio crédito y los declaró culpables. Absolvió, no obstante, a varios hombres que contaban con circunstancias atenuantes. Roberts gustaba mucho de tener música a bordo, tal como se hizo evidente en Trepassey.

* * * *

William Church, Phil Haak, James White, Nich. Brattle...

Estos cuatro primeros prisioneros, según se evidenció ante el tribunal, sirvieron como músicos a bordo de la nave pirata, tras ser capturados a la fuerza en varios mercantes a los que pertenecían; y durante su confinamiento, su vida fue difícil, pues hubieron de ver cómo les rompían los violines —y con frecuencia también la cabeza— solo por haberse excusado o por haber dicho que estaban cansados, cuando a algún tipo se le metía en la cabeza oír una tonadilla [...] Así pues, el tribunal consintió inmediatamente en absolverlos.¹¹⁵



* * * *

Los tenientes de Roberts, los piratas más incondicionales entre todos, fueron condenados el 31 de marzo de 1722.

* * * *

El delito de piratería, por el que todos ustedes acaban de ser condenados en justicia, es de entre todos los robos el más grave e inhumano, pues incluso hallándose libres del miedo a la sorpresa, en lugares distantes y remotos, con frecuencia han añadido ustedes, enloquecidos de poder, la crueldad al robo.

Los piratas, impasibles ante las penurias o la pobreza, no solo roban y destrozan, sino que lo hacen a personas necesitadas que se ganan el sustento superando obstáculos y dificultades que deberían mover a la compasión; y lo que es aún peor, lo hacen a menudo persuadiéndolos o forzándolos, captan la parte más desconsiderada de su ser, para su propia ruina y la de sus familias, pues los apartan de sus mujeres y sus hijos, y con ello, de los medios que los mantendrían alejados de la miseria y la necesidad.

Para una nación comerciante, nada puede resultar tan destructivo como la piratería, ni necesitar un castigo más ejemplar; tiene un pernicioso reflejo en la nación, pues elimina el rendimiento de la industria y aquellas importaciones abundantes sin las cuales no puede florecer una isla; y ese es vuestro agravante, el haber actuado como jefes y capitostes en estas prácticas licenciosas y descontroladas en contra de la ley [...]

Ustedes, Dav. Simpson, William Magnes, R. Hardy, Thos. Sutton, Christopher Moody y Val. Ashplant; ustedes, todos y cada uno, han sido juzgados y se los condena a ser deportados al lugar del que provienen, y de allí hasta el lugar

de su ejecución, fuera de las puertas del castillo, donde la marea alta ha dejado sus marcas, para que los cuelguen por el cuello hasta la muerte.

Después, se los descolgará a todos y sus cuerpos [...] se encadenarán y llevarán a las horcas de exhibición erigidas en el lugar colindante de Hillock.¹¹⁶

§. La bebida la carga el diablo

En el juicio colectivo de los hombres de Roberts, dos piratas testificaron que estaban tan borrachos que no eran conscientes de sus actos. Uno de ellos no se vio capaz de evitar unirse a los piratas.

* * * *

Robert Johnson [...] llamó en su defensa a Harry Glasby, quien atestiguó que lo había visto tan bebido cuando se incorporó por primera vez a su tripulación, que se habían visto obligados a pasarlo en volandas de un barco a otro con ayuda de una eslinga y, por lo tanto, sin su consentimiento; pero que desde entonces había sido un tipo de fiar al que habían situado en el timón durante la batalla que libraron con el *Swallow* [...]

El tribunal [...] consideró que convenía señalar [...] que aun cuando era dudoso el ingreso voluntario entre los piratas, no obstante sobre sus acciones siguientes no cabía duda, y que no era de tanto peso el modo en que alguien llega a caer entre piratas como su actuación posterior, cuando está con ellos. Culpable.¹¹⁷

* * * *

El segundo estaba tan ebrio que ni siquiera notó que a su alrededor se había desatado un combate feroz.

* * * *

Jo. Mansfield [...]

Según otros absueltos, parecía asimismo que al principio estuvo como voluntario entre ellos, y procedía de una isla llamada Dominico [*sic*], en las Indias Occidentales; y si tenía que presentar una recomendación, les había dicho, sería el haber desertado del buque de guerra *Rose*; antes de aquello había sido salteador de caminos. Dijeron que siempre estaba borracho y que cuando se enfrentaron al *Swallow* estaba tan mal que no se enteró de nada de lo sucedido, sino que se levantó bravuconeando con su alfanje cuando el *Fortune* ya habría arriado su bandera, para saber a quién le correspondía abordar la presa. Y pasó un buen rato hasta que lo convencieron de cuál era su verdadera situación.

Poco pudo alegar en su defensa, una vez reconocida esta última parte de su afición a la bebida; un vicio, afirmó, que guardaba completa relación con el haberse visto atrapado en aquel tipo de vida y que le había llegado a importar incluso más que el oro. Culpable¹¹⁸.

§. El destino de los hombres de Roberts

Así reza el cómputo global:

Absueltos	74
Ejecutados	52
Aplazamientos	2
Condenados a servidumbre	20
A la prisión de Marshalsea	17
Caídos en el <i>Ranger</i>	10
Caídos en el <i>Fortune</i>	3
Caídos en el trayecto hasta Cape Coast	15
Caídos mas tarde en el castillo	4
Negros en ambos barcos	70
Total	267



Esta fue la mayor ejecución pirata de la era.¹¹⁹

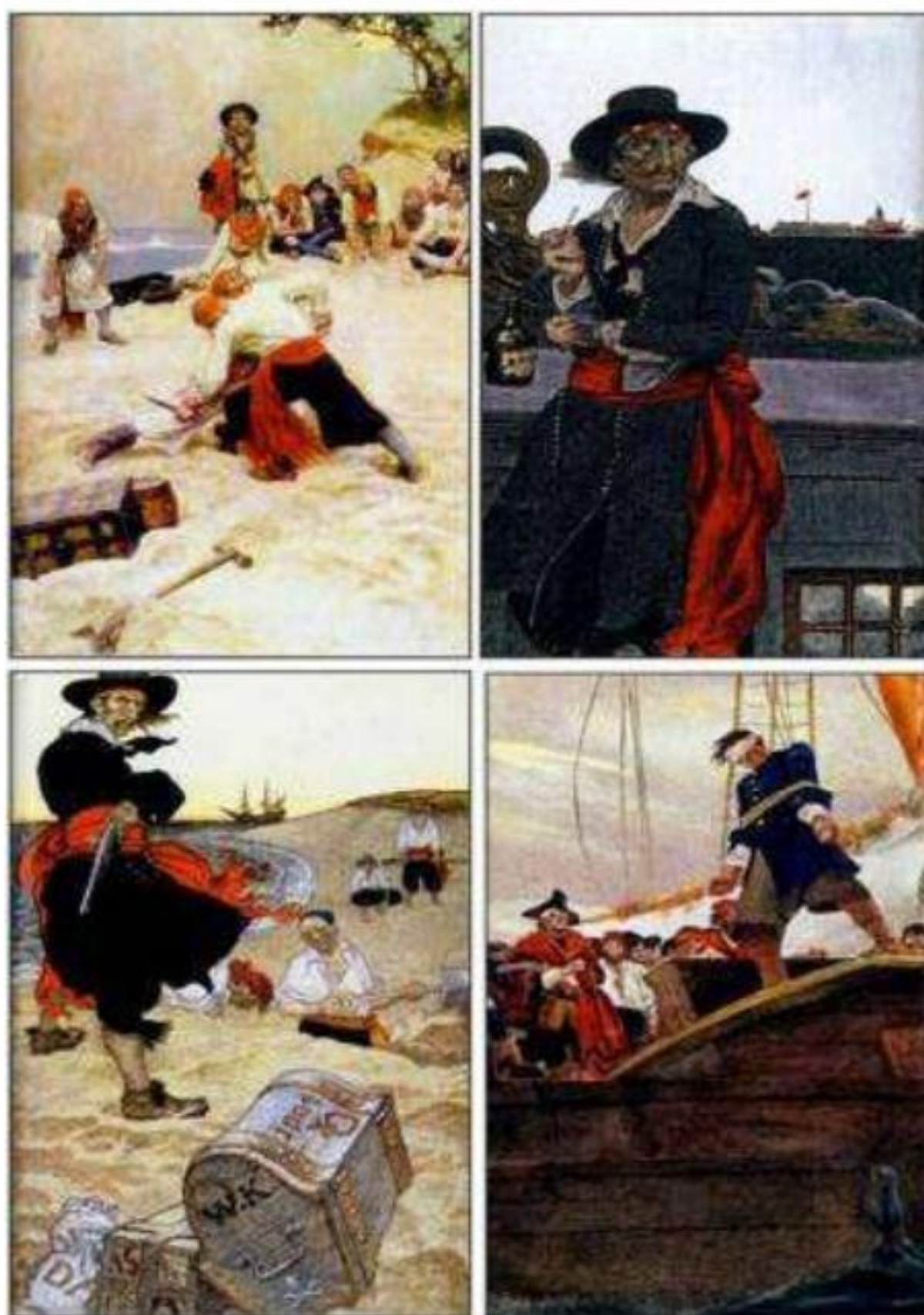
Carácter de la población pirata

En el siglo XVII, las tripulaciones de bucaneros estaban formadas sobre todo por franceses y británicos (esto es, ingleses, escoceses, galeses e irlandeses), aunque también podían encontrarse hombres de otras nacionalidades a bordo de una nave pirata: holandeses, portugueses, italianos y suecos. Pero los hombres que aterrorizaron los mares y puertos entre 1710 y 1725 fueron principalmente de origen anglófono. Algo más de una tercera parte provenía directamente de Inglaterra; una cuarta parte era de las colonias americanas; las colonias caribeñas —en especial Jamaica, las Barbados y las Bahamas— contribuyeron con una décima parte; otros tantos al menos —incluidos varios de los más famosos— venían

del principado galés; y el resto estaba constituido por una variedad de nacionalidades transferidas del colectivo bucanero.¹²⁰

La vida en una embarcación pirata no era muy distinta de la de un mercante, porque casi todos los barcos piratas habían sido antes barcos mercantes y estaban tripulados por antiguos marinos de la rama comercial. Sin embargo, las tripulaciones de los forajidos eran mucho más numerosas que las dotaciones sorprendentemente escasas que trabajaban en los barcos mercantes u otros de similar tamaño. Así, los barcos piratas eran un lugar ciertamente atestado como para vivir allí 24 horas cada día, todos los días del año unos junto a otros, entre hombres similares pero aun así con sus diferencias.

Era bastante habitual ver marineros negros en los barcos mercantes del Caribe y las aguas americanas. Se trataba habitualmente de esclavos, cuyos sueldos se pagaban a un dueño que aguardaba en tierra; estos hombres corrían el riesgo de ser apresados por los piratas. Un estudioso de la piratería ha calculado que hasta el 30% de la tripulación de una nave pirata podía estar formada por hombres negros. Sin duda, si los esclavos y marineros negros apresados por los piratas se quedaban en la nave era para trabajar y para aprovechar no solo su labor, sino también la pericia adquirida como navegantes.



Capítulo 5

La bandera pirata en el banquillo de los acusados: la supresión de la piratería

Contenido:

- § *Un pirata-soldado juega con el gobierno, y pierde.*
- § *No te metas con los de tu tamaño*
- § *El suicidio de Lowther*
- § *Un nombre al pelo[15]*
- § *Ned Low se despide*
- § *Vulnerabilidad de las naves al mal tiempo*
- § *Cocinar al cocinero*
- § *Peleas de piratas*
- § *La ardua tarea del carenado*
- § *Resistencia es igual a castigo*
- § *Low, egoísta y cobarde*
- § *«Muerte a toda bondad»*
- § *El motín de los sometidos*
- § *Archer y White declaran antes de morir*
- § *El prelado de Newgate*
- § *La brutal insurrección de John Gow*
- § *Beber para olvidar*
- § *La tortura y la clase dirigente*
- § *Los piratas que iban a recibir el perdón*
- § *Comedia de un tribunal pirata*
- § *La cara de la piratería, en descomposición*
- § *El crepúsculo de la Edad Dorada de la piratería*
- § *La guerra de Jean Lafitte contra los británicos*
- § *Barbarie pirata o la historia de la mujer cautiva*

§. Un pirata-soldado juega con el gobierno, y pierde

Muchos piratas intentaron conseguir un perdón de los que se ofrecían, de forma local o general, a hombres arrepentidos de su anterior trayectoria, para que aceptaran un empleo legal en tierra, desarrollando otras de sus habilidades, a menudo como comerciantes o responsables de plantaciones en islas como Jamaica o Providencia (en las Bahamas). No todos los piratas



habían surgido directamente de las filas de la marinería.

A principios de 1721, un hombre llamado George Lowther se enroló en el barco Gambia Castle, de la Real Compañía Africana, como segundo oficial de cubierta, con la secreta intención de convertirse en pirata y apoderarse de la nave para alcanzar con ella sus objetivos. A bordo iba asimismo una compañía de soldados, a las órdenes del capitán Massey. Este oficial empezó a sentir

cada vez más impaciencia y desafecto como consecuencia del escaso avituallamiento ofrecido por los comerciantes y oficiales gambianos; a estas circunstancias vino a sumarse el popular Lowther, quien contribuyó a alimentar la agitación, hasta que Massey y sus seguidores decidieron unirse a él y convertirse en piratas. Tomaron el barco, lo bautizaron de nuevo como Delivery y lo transformaron en una nave más adecuada para la piratería.

Lowther cobró fama de emplear métodos de gran crueldad cuando quería que las tripulaciones apresadas lo informaran con fidelidad sobre los pormenores de sus tesoros. Una de las técnicas utilizadas consistía en colocar una mecha ardiendo entre los dedos de la víctima, de tal forma que, si llegaba a quemar el tiempo suficiente, podía abrasarle la carne por completo.

Apresaron varios barcos mercantes y compartieron los beneficios del botín, y todo fue bien hasta que empezaron las disputas entre el impetuoso y temerario pirata de tierra y el cada vez más encolerizado ladrón de los mares. Massey decidió dividir la tripulación y probar suerte por su cuenta en el Caribe. Al llegar, no obstante, buscó obtener el perdón de sir Nicholas Lawes, gobernador de Jamaica, fingiendo que se había visto obligado a cooperar con Lowther y sus hombres. Lawes decidió concederle al menos el beneficio de la duda y le permitió viajar hasta Inglaterra, donde los funcionarios de la Real Compañía Africana le brindaron una recepción mucho menos comprensiva, tras haber experimentado la pérdida de unas cuantas mercancías y barcos a manos del soldado. No consiguió el resultado que pretendía.

* * * *

Massey se sentía incómodo y comunicó su firme decisión de abandonarlos. Lowther, que lo consideraba un hombre de muy difícil trato, accedió a que se llevase la balandra —la última presa que había caído en sus manos— junto con los miembros de la tripulación que quisieran acompañarle, y que se las arreglase y compusiese solo. Con lo cual Massey, con otros diez hombres también descontentos, subió a bordo de la balandra y se marchó en dirección a Jamaica [...] Massey fue muy bien recibido por el gobernador, que le otorgó la libertad [...] y con un certificado y un poco de dinero del propio gobernador, tomó un pasaje de vuelta a Inglaterra.



Cuando llegó a la ciudad, escribió una carta larguísima al subgobernador y a los directores de la Compañía Africana, en la que con suma imprudencia les relataba todas las operaciones realizadas durante sus viajes, cuales fueron huir con el barco y los actos de piratería cometidos con Lowther; pero se excusaba alegando que había actuado de modo involuntario e impremeditado y que lo habían utilizado contrariamente a las promesas que se le habían hecho y a las expectativas que él se había imaginado. Allí reconocía que merecía morir por lo que había hecho; aunque, si ellos mostraban la suficiente generosidad como para perdonarlo, puesto que aún podía prestar servicios como soldado, él estaba plenamente dispuesto a cumplir con ellos. Si aun así resolvían procesarlo, solamente les suplicaba este favor: que no lo colgasen como a un perro sino que lo matasen como a un soldado, tal como lo habían criado desde su infancia, esto es, que lo fusilasen.

Este era, en lo esencial, el contenido de la misiva que, sin embargo, no obtuvo la respuesta favorable que él esperaba; recibió una carta de respuesta en la que se le aseguraba que en justicia merecía la horca [...] El 5 de junio de 1723 compareció ante el tribunal del almirantazgo enjuicio celebrado en el Old Bailey [...] Al terminar, se declaró culpable al capitán y se lo condenó a la pena capital. Lo ejecutaron al cabo de tres semanas.¹²¹

* * * *

Mientras tanto, Lowther y su tripulación navegaron hacia la Hispaniola, apresaron una nave y luego recalaron en la costa para iniciar la juerga, bebiendo y blasfemando hasta la saciedad, como niños de escuela.

* * * *

Tras unos cuantos días de travesía, Lowther apresó un pequeño balandro que pertenecía a la isla de San Cristóbal; lo hizo tripular por varios de sus

hombres y lo llevó a una isleta donde procedieron a limpiar su nave y permanecieron un tiempo para su diversión, que consistía en una disipación sin precedentes, entre borracheras, juramentos, desmadres y la competencia por ver quién armaba el mayor alboroto, en lo que se asemejaban más al diablo que a seres humanos, esforzándose todos por ver quién era el mejor en la actividad de inventar nuevos juramentos e imprecaciones.¹²²

§. No te metas con los de tu tamaño

Era típico de los piratas el mostrarse bravucones en su modo de actuar, pues ello formaba parte de su imagen deliberadamente aterradora. Pero correspondía a su capitán distinguir entre las batallas que podían ganar y las que no, para así mantenerse con bien y enriquecerse, además de beneficiar igualmente a su tripulación. En ocasiones, ser discreto era más importante que ser arrojado. Algunas veces, una tripulación podía estar en franco desacuerdo con la decisión tomada por su capitán de no abordar otro barco, y entonces ejercía presión mediante denuncias sotto voce de cobardía, como les sucedió a los capitanes Vane y Gow. Pero de poco servía meterse en una empresa que podía acabar en desastre, como bien descubrió el capitán Lowther cuando se enfrentó al Amy, a las órdenes del capitán Gwatkins. Así lo describió sucintamente un periódico londinense de la época.

* * * *

El Amy, con el capitán Rowe, de Carolina, y que antes comandaba el capitán Gwatkins, ha llegado hace poco al río. Hemos tenido noticia de que fue atacado en aguas de Carolina por una balandra pirata, pero que le pudo dispensar un recibimiento tan caluroso que más de treinta piratas murieron allí mismo y el resto acabaron por forzar la varadura de su embarcación. Después de esto, el capitán Gwatkins se acercó a la balandra con la intención de prenderle fuego, pero los piratas le dispararon con tan mala fortuna que

le causaron la muerte. Los hombres *del Amy* que iban en aquel bote remaron de vuelta a su navío y prosiguieron el viaje.¹²³

* * * *

Los piratas pasaban mucho tiempo lamiéndose las heridas. Una tripulación pirata no podía permitirse que la funcionalidad y navegabilidad de su navío quedase en entredicho después de una batalla.

* * * *

Lowther salió de la balandra tras la marcha *del Amy* e hizo regresar a bordo a todos sus hombres, pero la nave se encontraba en unas condiciones realmente lamentables pues había sufrido mucho en la refriega, y eran numerosos los miembros de la tripulación que habían muerto o estaban heridos. Por ello maniobró para meterse en una cala de algún lugar de Carolina del Norte, donde permaneció durante bastante tiempo antes de poder regresar a las aguas.

Él y toda su tripulación estuvieron fuera de circulación durante todo el invierno, moviéndose lo mejor que sabían entre los bosques, dividiéndose en pequeñas partidas y cazando por lo general en las horas de sol; para subsistir mataban ganado vacuno, cerdos salvajes y otros animales y durante la noche se retiraban a las tiendas y cabañas que habían construido para refugiarse en ellas; en algunas ocasiones, cuando el frío apretaba, preferían permanecer a bordo de la balandra.¹²⁴

§. El suicidio de Lowther

La balandra Eagle, de Barbados, a las órdenes del capitán Moore, llegó por casualidad a las aguas de la isla de Blanco, cerca de Tortuga, mientras

Lowther reparaba su barco; esto obligó a la banda pirata, pillada de improviso, a huir al interior de la isla para evitar que los apresaran.

* * * *

Habiendo disparado el *Eagle* uno de sus cañones para obligarlos a mostrar su bandera, los piratas izaron la insignia de San Jorge en lo alto de su palo mayor, en señal de desafío. Pero cuando descubrieron que Moore y su tripulación estaban decididos a abordarlos de un momento a otro, los piratas cortaron amarras y dispusieron la popa hacia el litoral, lo cual obligó al *Eagle* a echar el ancla atravesado por la proa, desde donde entabló combate con ellos hasta que pidieron cuartel y se rindieron; en aquel momento, Lowther y otros doce miembros de la tripulación huyeron por la ventana de la cabina. El capitán del *Eagle* tomó la balandra, la aseguró y bajó a tierra con veinticinco de los suyos, en pos de Lowther y su banda; sin embargo, tras cinco días de búsqueda, solo habían encontrado a cinco, a los que hicieron subir a su nave [...]

Cuando el gobernador español tuvo noticias de aquella valerosa acción, expropió la balandra por la fuerza y la entregó a sus captores, y mandó a otro balandro menor con veintitrés hombres para que diera una batida entre los arbustos y otros lugares de la isla de Blanco, porque los piratas seguían allí; y de este modo atraparon a otros cuatro, con siete armas menores, dejando atrás al capitán Lowther, a tres hombres y un niño, a los que no pudieron apresar; pero a los cuatro arriba mencionados, los españoles los juzgaron y condenaron a esclavitud de por vida: tres fueron a galeras y el otro al castillo de Arraria [...]

En cuando al capitán Lowther, se cuenta que poco después se suicidó de un disparo en aquella isla fatal, donde terminaron sus actos de piratería; lo encontraron algunos hombres de una balandra, muerto y con una pistola usada a su lado.¹²⁵

* * * *

Era muy infrecuente que un capitán pirata se quitase la vida.

§. Un nombre al pelo ¹⁵

El capitán Edward (o «Ned») Low era un personaje desagradable hasta extremos insospechados, que empezó la carrera de la delincuencia ya en su niñez. Es probable que esta clase de formación fuera razonablemente habitual entre los piratas, aunque podemos asegurar que pocos llegaron a los niveles de implacable barbarie que Low alcanzó.

* * * *

Edward Low nació en Westminster y allí se educó, por decirlo de algún modo, pues en realidad no aprendió a leer ni a escribir. Al parecer, la naturaleza lo había proyectado para la piratería ya desde pequeño, porque desde corta edad empezó a comerciar con bienes robados y solía exigir aportaciones de todos los chicos de Westminster, y si alguno era lo suficientemente atrevido como para negarse, se desataba una pelea; pero Low era tan fuerte, además de audaz, que nadie pudo ganarle, de modo que robaba a los jóvenes su dinero con total impunidad; y al hacerse mayor, empezó a jugar de un modo bajo y ruin, cual era habitual entre los lacayos en el vestíbulo de la Casa de los Comunes, donde solían practicar el *juego completo* (según decían ellos mismos), esto es, timar cuanto podían; y si alguien entraba en disputas, lo resolvían a puñetazos.

¹⁵ En inglés, *low* es un adjetivo que significa, en una de sus acepciones, «bajo, ruin»; aquí se juega con la coincidencia entre la naturaleza mezquina del pirata y una interpretación obvia de su apellido.

Las virtudes de algunos miembros de su familia discurrían por el mismo camino; uno de sus hermanos era un joven con talento: cuando no contaba



más de siete años, solían llevarlo en una cesta, a la espalda de un porteador, y se mezclaban con la multitud, donde afanaba las pelucas y los sombreros. Según la cronología exacta de la cárcel de Newgate, fue el primero en practicar este ingenioso truco. Después se aplicó al arte de vaciar los bolsillos; cuando ya hubo ganado en fuerza, intentó cosas más grandes, como entrar a robar en las casas, etc. Pero tras una breve carrera, tuvo la desgracia de terminar sus días en los cadalsos

de Tyburn, al lado de Stephen Bunce y el famoso Jack Hall, el deshollinador.

Pero volviendo a la figura de Ned, cuando llegó a ser adulto, por deseo de su hermano mayor, se hicieron a la mar juntos y así estuvieron viviendo durante tres o cuatro años; luego se separaron. Ned estuvo trabajando en una tienda de aparejos náuticos en Boston, en Nueva Inglaterra, durante un tiempo [...] Pero su marcada tendencia a discutir con los dueños lo llevó a dejar el empleo y a embarcarse en una balandra con rumbo a la bahía de Honduras.¹²⁶

§. Ned Low se despide

Muchos marineros que con el tiempo se convertían en piratas afirmaron luego haberse pasado a la delincuencia por culpa de la brutalidad e intolerancia de los capitanes de los barcos mercantes. A diferencia de la mayoría de los oficiales de la Marina Real británica, cuyo poder para castigar era limitado y cuyas acciones personales estaban sometidas a examen por parte de un sistema jerárquico establecido, los comandantes de un mercante podían intimidar o infligir castigos disciplinarios a los hombres que tenían a

su cargo que en bien poco se diferenciaban de los preferidos por los piratas. Pero existía también una clase de hombres que, simple y llanamente, no tenía estómago para soportar órdenes, de la clase que fueran, sin que importase el trato recibido. Esto es lo que sucedió en el caso de Edward Low.

* * * *

Su primera travesía la realizó a las órdenes de un capitán yanqui; descendieron hasta Honduras, por un cargamento de madera que, en aquella época, no era sino robado al pueblo español.

Un día, cuando estaban fondeados frente a la costa, en el golfo de Honduras, el señor Low y la tripulación regresaron en el bote (que era similar al de los barcos balleneros) desde la playa en la que habían pasado toda la mañana cortando leña. — ¿Qué estáis buscando? —les pregunta el capitán, al verlos de vuelta con el bote vacío.

—Hemos venido a por la comida —responde Low, como portavoz del grupo.

—No habrá comida para vosotros hasta que recojáis otro cargamento.

—Comamos o no, lo pagaremos —gritó Low, tras lo cual levantó un mosquete, apuntó entrecerrando los ojos y apretó el gatillo.

Afortunadamente erró el tiro y el capitán yanqui quedó con vida para seguir robando madera durante un tiempo.

De todos modos, Low ya no podía quedarse allí, por lo que zarpó junto a sus compañeros de fatigas en un bote, apresaron un bergantín en el mar y se convirtieron en piratas.¹²⁷

En palabras de Johnson:

Al día siguiente toman un pequeño navío, suben a él, preparan una bandera negra y declaran la guerra al mundo entero.¹²⁸



§. Vulnerabilidad de las naves al mal tiempo

Aparte de las batallas, la violencia ocasional, las enfermedades, los daños hepáticos provocados por la bebida o el ser apresados por las autoridades, un pirata también podía verse expuesto a los graves peligros que suponían para ellos los elementos. Los barcos piratas eran más vulnerables que los empleados en la flota mercante o la Marina, porque no podían acceder a un mantenimiento regular y de calidad en las instalaciones de los puertos adecuadas para tales cometidos. A finales del verano de 1722, una gran tormenta sorprendió a Low y a su tripulación y puso sus vidas en un grave peligro.

* * * *

Se dirigieron entonces hacia las islas de Sotavento, pero durante la travesía se encontraron con un huracán como jamás antes habían visto: el mar se levantaba como si de montañas se tratase y a cada segundo parecía



amenazar con destruirlos; no era momento de buscar botín alguno, sino de salvar la propia vida, si es que aún era posible. Todos los miembros de la tripulación estuvieron trabajando sin descanso, día y noche, a bordo del bergantín, y todo era poco porque las olas pasaban por encima de ellos y los obligaban a manejar sin descanso las

bombas de achique, además de usar los cubos; pero al ver que no eran capaces de mantener la nave libre y que corrían un gravísimo peligro, se volcaron sobre el aparejo e izaron sus provisiones, así como otros elementos pesados, y los lanzaron por la borda, además de seis de sus cañones, con la esperanza de que aligerando el peso del navío, este pudiera levantarse hasta

la cresta de las olas. Iban también a cortar el mástil; pero teniendo en cuenta el peligro que aquello entrañaría, decidieron posponerlo hasta el último momento, lo cual fue un gesto prudente por su parte porque un barco sin mástiles o velas queda a merced de las aguas como un tronco y, si lo atacan, debe enfrentarse al enemigo en situación desventajosa; pues en efecto, en estos encuentros es preciso obrar y manejar la nave con la mayor astucia, y en ocasiones hay que llevar todos los grandes cañones a uno de los costados, para apuntar así al enemigo, mas cuando el barco está inutilizado, es muy poco o nada lo que se puede acometer.

Pero sigamos; al lanzar los elementos más pesados por la borda, la nave empezó a desplazar mucha menos agua y pudieron mantenerla a buen nivel con solo accionar una bomba, lo cual les dio nuevas esperanzas y levantó el ánimo; así que, en lugar de desprenderse del mástil, tomaron las medidas oportunas para asegurarlo encapillando y tesando los quinales, etc., y luego avanzaron dando bordadas hasta que la tormenta cesó. De los dos barcos, la goleta salió un poco mejor parada, pero aun así había sufrido daños bastante considerables, pues se le había rajado la vela mayor, le había saltado el bauprés y las anclas de proa se habían perdido [...]

Tras la tormenta, Low llegó sano y salvo a una pequeña isla, una de las que estaban más a barlovento del Caribe, y allí reparó sus naves.¹²⁹

* * * *

Pero siendo como era Low un cínico oportunista, sacó provecho de la situación buscando otros barcos que también hubieran sufrido daños durante la misma tormenta.

* * * *

En cuanto el bergantín estuvo a punto, consideró necesario realizar una breve travesía y dejar la goleta en el puerto hasta su regreso. El bergantín zarpó, pues, y no llevaba muchos días en el mar cuando se encontró con un barco que había perdido todos sus mástiles; lo abordaron y se llevaron el dinero y los bienes que encontraron, por valor de mil libras esterlinas, y lo abandonaron en las mismas condiciones en que lo habían hallado.¹³⁰

§. Cocinar al cocinero

Low apresó unos cuantos barcos ingleses y franceses, colocó su bandera en el Rose, un pequeño jabeque al que había abordado, y se encontró con una galera a la que también tomó como presa. Los pasajeros de aquellas naves recibieron un trato realmente inhumano.

* * * *

A finales de julio, Low tomó un barco francés de 34 cañones, y se lo llevó consigo a las Azores [...] Los piratas sacaron unos cuantos cañones del barco francés y los montaron en el *Rose*, que demostró ser nave de calidad, por lo que condenaron la anterior al fuego. Sacaron a toda la tripulación de la nave, salvo al cocinero, que —según dijeron— era un tipo tan grasiento que se freiría bien en aquel fuego. Así que el pobre hombre se vio atado al palo mayor y ardió con el barco, lo cual divirtió no poco a Low y sus secuaces.

Low ordenó que dejaran la goleta en el paso entre los canales de San Miguel y Santa María, donde, hacia el 20 de agosto, el capitán Carter, a bordo de la galera *Wright*, tuvo la mala fortuna de tropezarse con ellos. Y siendo así que desde el principio dieron muestras de querer defenderse y defender lo suyo, los piratas los sajaron y mutilaron de un modo bárbaro; particularmente, a unos cuantos pasajeros portugueses, entre los cuales había dos frailes, los levantaron con sogas atadas a los brazos y los colgaron de la verga inferior

del trinquete, pero antes de que murieran los volvieron a descolgar y fueron repitiendo la misma operación varias veces, por pura diversión.

Otro portugués, que también se encontraba entre el pasaje de Carter y ponía cara de disgusto ante aquellas actuaciones, recibió el ataque de otro de los viles miembros de aquella tripulación mientras se hallaba en cubierta; el pirata le comunicó que no le gustaban aquellas miradas y, acto seguido, le asestó un tajo en el estómago con su alfanje, que lo destripó, y el portugués cayó muerto sin pronunciar una sola palabra.¹³¹

§. Peleas de piratas

En cualquier momento, por cualquier pequeña ofensa, podían estallar enfrentamientos violentos en el seno de una tripulación pirata. De hecho, mientras estaban despedazando a los prisioneros a bordo de la galera Wright, Low recibió un golpe accidental en la mandíbula, asestado por una espada que empuñaba uno de sus propios hombres. El resultado fue que aún se desató más violencia.

* * * *



En aquel mismo instante, otro de aquellos canallas estaba embistiendo a un prisionero cuando el capitán Low, que se hallaba en su camino, recibió muy oportunamente un golpe en la mandíbula inferior, tal que lo dejó con los dientes al descubierto. Llamaron de inmediato al cirujano, quien cosió la herida al punto, pero Low criticó la operación y el cirujano, que estaba medianamente borracho, como era habitual entre aquellos hombres, le propinó tal puñetazo a Low que le hizo saltar todos los puntos, y luego le dijo

que se cosiera él mismo el tajo y que se fuera al cuerno, así que Low exhibió un aspecto muy lamentable durante un tiempo.¹³²

§. La ardua tarea del carenado

Inclinar un barco para limpiarlo era una empresa que no estaba exenta de riesgo. Edward Low perdió una de sus naves cuando la tripulación jaló demasiado, dejando que el agua empezase a entrar por las portillas y los mástiles se hundieran en el fango de la costa. Dos de sus hombres murieron ahogados. Una de las principales ventajas de navegar en compañía era que, de suceder algún contratiempo como este, contaban con la ayuda de otra nave, aunque solo fuera para llevarse a la tripulación.

* * * *

Mientras tanto [...] se había dado al traste con el pretendido viaje de Low a Brasil, después de que su barco volcara durante las tareas del carenado, motivo por el cual se echó a perder; de este modo, [Low] se quedó solo con la vieja goleta, que había bautizado como *Fancy*, a bordo de la cual navegaban cien de los más viles delincuentes que jamás hayan terminado sus vidas en la horca de Tyburn.¹³³

§. Resistencia es igual a castigo

Los piratas tendían a mostrarse algo más misericordiosos con las tripulaciones de aquellas naves que no oponían resistencia; pero si alguno mostraba oposición, podían llegar a infligirles castigos terribles. Edward Low atacó una nave portuguesa y montó en cólera cuando supo que, durante el asalto, habían arrojado por la borda una gruesa bolsa de dinero.

* * * *

Se dirigieron entonces hacia las Indias Occidentales, mas al poco de iniciar su travesía atacaron un suntuoso barco portugués, llamado *Nostre Signiora de Victoria [sic]*, que regresaba a su país desde Bahía; tras oponer cierta resistencia, cayeron en manos de los piratas. Low torturó a varios hombres para que le revelasen el lugar donde ocultaban el dinero (que él suponía que llevaban a bordo) y de este modo les arrancó cierta información; le contaron que el capitán, durante la persecución, había colgado un cabo por la ventana de su cabina con una bolsa cargada con 11.000 *moidores* y que, en cuanto fueron apresados, cortó la cuerda y la dejó caer al agua.

Low, al enterarse de qué botín acababa de perder, empezó a despotricar como un loco, lanzando juramentos a diestro y siniestro, y ordenó que le cortasen los labios al capitán y luego los asó delante suyo; al final, terminó asesinándolo junto al resto de la tripulación, que sumaba treinta y dos personas.¹³⁴

De la tabla al mar

*La imagen característica del prisionero que debe caminar por la tabla hasta arrojarse a un mar quizá infestado de tiburones, ¿fue un mero producto de la imaginación de los escritores de novelas? Un enigmático documento americano de 1822 ofrece un ejemplo de este tipo. Es la declaración jurada de un tal Hugh Hamilton, de la balandra jamaicana *Blessing*, que según parece se publicó en el *Kingston Chronicle* del 3 de agosto de 1822 y volvió a aparecer en el *Niles Weekly Register* del 5 de octubre del mismo año.*

* * * *

El marinero Hugh Hamilton [...] tras pronunciar los juramentos y las promesas debidas, afirmó haber navegado a bordo de la balandra *Blessing*, siendo su capitán el señor Wm. Smith, y haber realizado tres viajes desde Oracabessa, en esta isla [Jamaica], hasta Santiago

de Cuba; y que al regresar del cuarto viaje, a principios del mes corriente (aunque no puede precisar el día) se encontraron con una gran goleta negra con ornamentos también negros y el nombre de *Emmanuel* grabado en la popa, capitaneada por un hombre blanco y con una tripulación formada por hombres de diversas nacionalidades y colores, entre los que se encontraban algunos ingleses y americanos; afirma que tras detener el curso de la balandra, el bote de aquellos corsarios o piratas se puso a su lado y se llevó al capitán y a su hijo, con toda la tripulación, y los subió a bordo de la goleta, dejando la balandra en manos de su gente; y que al capitán le exigió el dinero o la vida. El capitán insistió en que no tenía dinero, pero le ofreció el cargamento, formado por cien barriles de harina y cincuenta tercerolas de harina de maíz; que al día siguiente, al no haber entregado ningún dinero, colocaron una pasarela o tabla en la banda de estribor de la goleta, sobre la que hicieron caminar al capitán Smith y que, a medida que se iba aproximando al extremo, iban inclinando la pasarela; cuando cayó al mar y estaba luchando por mantenerse a flote, el capitán pirata pidió su mosquete y le disparó; entonces se hundió y no volvimos a verlo jamás.¹³⁵

* * * *

En marzo de 1723, en la bahía de Honduras, Low se topó con unos piratas españoles que habían saqueado en los últimos tiempos seis naves inglesas dedicadas a la tala de madera. Provocó una masacre entre los españoles, probablemente no tanto porque sintiera simpatía hacia sus compatriotas como porque así se quedaba con el botín para él solo y eliminaba a un competidor extranjero.

* * * *

La balandra era española, con seis cañones y setenta hombres. Llegaron aquella mañana a la bahía y se encontraron con un jabeque y cinco balandros ingleses; los apresaron a todos, los saquearon y, con intención de pedir un rescate por la madera, se llevaron prisioneros a los capitanes de las embarcaciones, que se llamaban Tuthill, Norton, Newbury, Sprafort, Clark y Parrot. Los españoles no opusieron resistencia, de forma que los piratas ingleses pronto se hicieron con el control de la situación y se entregaron al robo; pero cuando encontraron a los arriba mencionados en la bodega, más algunos productos de procedencia inglesa, consultaron al capitán Low de inmediato y sin mayores consideraciones resolvieron matar a toda la tripulación; de modo que los piratas, sin más ceremonia, se lanzaron en tropel a ejecutarlos con sus espadas, alfanjes, hachas y pistolas, sajando, acuchillando y disparando a los pobres españoles a un ritmo terrible. Algunos de aquellos desgraciados se escondieron en las bodegas, pero con ello no lograron evitar la masacre; hallaban la muerte por todas partes, porque si la rehuían por un lado, seguro que los alcanzaba por otro. Solamente contaban con una posibilidad de salvación: escapar de la furia de aquellos despiadados confiándose a la mayor misericordia de las aguas del mar; en consecuencia, fueron muchos los que saltaron por la borda y nadaron hasta la orilla. Pero Low se dio cuenta y mandó un bote en su busca, por lo cual varios desafortunados recibieron un golpe letal en la cabeza mientras se encontraban dentro del agua intentando llegar a tierra.

* * * *

Un español consiguió alcanzar la costa, pero no tardaron en apresarlo de nuevo. Pidió clemencia, pero esto fue lo que halló:

* * * *

Uno de los villanos lo agarró, exclamó que Dios lo condenase y le dijo que ahora vería cómo en efecto hallaba clemencia, y el pobre español tuvo que arrodillarse en el suelo, a lo que el pirata cogió su fusil, le metió el cañón en la boca y disparó en su garganta [...]

Una vez concluida toda aquella labor de matanza, se pusieron a registrar y revolver por el pirata español y trasladaron todo el botín a sus propias naves. A los seis capitanes antes mencionados, que habían encontrado en la bodega, los devolvieron a sus embarcaciones respectivas [...] Low liberó a los capitanes, pero no pensaba permitir que pusieran rumbo a Jamaica, hacia donde se dirigían en principio, por temor a que informasen al buque de guerra; de modo que los obligaron a continuar viaje hacia Nueva York, amenazándolos con darles muerte la próxima vez que los encontrasen si osaban negarse a cumplir con sus exigencias.¹³⁶

§. Low, egoísta y cobarde

Low, pese a ser un reconocido psicópata, no siempre estuvo dominado por un estado de arrojo maniaco. Durante una batalla contra el HMS Greyhound, abandonó a su suerte a la hermandad pirata de la nave consorte Ranger y huyó. El Boston News-Letter relató la acción tal cual se vio desde la cubierta del Greyhound.

* * * *

Habiendo sido informado el capitán Solgard por un barco de que el pirata Low navegaba en una balandra de diez cañones con setenta hombres, junto a su consorte de ocho cañones y cuarenta y ocho hombres, habiendo zarpado desde el extremo oriental de Long Island, en ese punto el capitán inició la persecución [...] A las ocho en punto dispararon un cañón cada uno e

izaron una bandera negra; a las ocho y media, viendo que era inminente que se les aproximara el buque de guerra, la arriaron (temiéndose un tártaro), izaron una bandera sanguinaria y se detuvieron a tres cuartos de milla de nuestra posición. Nosotros izamos nuestra vela mayor y no tuvimos dificultad en navegar hacia barlovento. Recibimos su fuego varias veces, pero cuando estuvimos ambos en paralelo, fuimos nosotros los que les disparamos una bala de hierro fundido y metralla, tras lo cual la balandra que iba en cabeza empezó a alejarse, al igual que hizo su compañero al poco rato, y nosotros en pos; el fuego continuó por ambas partes durante una hora aproximadamente, pero cuando se apartaron de nosotros con ayuda de los remos, dejamos de disparar y nos pusimos también nosotros a remar, con 86 hombres, y a las dos y media de la tarde los habíamos alcanzado [...] Los recibimos calurosamente con fuego menor y metralla; durante la acción, caímos entre ellos y, tras haber derribado uno de sus palos mayores, nos mantuvimos pegados a su nave, hasta que a las cuatro en punto pidieron una tregua; a las cinco, con los prisioneros a bordo, seguimos la caza en pos de la otra balandra [...] a la que perdimos de vista cerca de la isla de Block. Uno de los forajidos pretendía hacer saltar su nave en pedazos antes que rendirse y, cuando se le impidió, sacó su pistola y él mismo se reventó los sesos.¹³⁷

* * * *

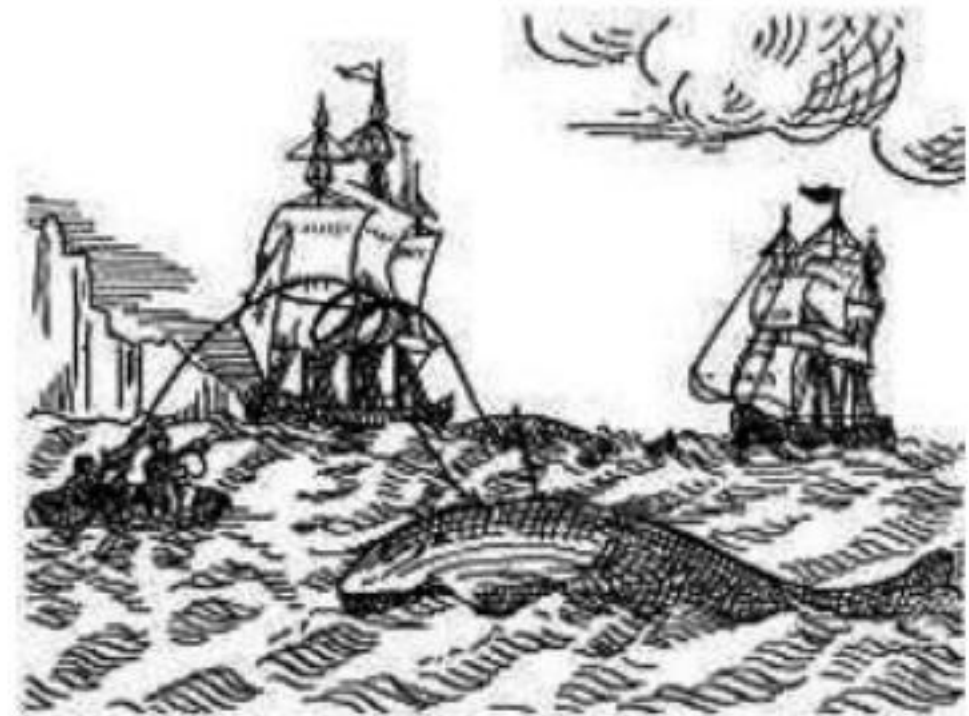
La tripulación del Ranger fue apresada y conducida en el barco del capitán Peter Solgard hasta la cárcel de Newport, en Rhode Island. El 10 de julio de 1723 se presentaron ante el tribunal de justicia treinta y cinco hombres. Ocho fueron declarados no culpables, a dos se les concedió un aplazamiento y otros veinticinco fueron ejecutados.

§. «Muerte a toda bondad»

Low se alejó de allí en su navío, el Fancy, con un botín a bordo por valor de ciento cincuenta mil libras esterlinas. Siguió su camino hacia la condenación mutilando hombres de la comunidad pesquera y ballenera de Nueva Inglaterra. Sus delitos resultaban tan desagradables incluso para las bandas más curtidas que estas intentaron convencerlo de que se detuviese; pero además, tales crímenes no hicieron más que impulsar a las autoridades a redoblar el esfuerzo en sus tareas de extinción de los piratas.

* * * *

La primera presa con la que se encontraron tras su huida era un pequeño balandro del puerto de Nantucket, un ballenero, a unas ochenta millas de la costa; el capitán, un tal Nathan Skiff, un joven lleno de energía y eficiente en su puesto, hubo de sufrir desnudo en la cubierta los crueles azotes de la banda pirata, que hizo de aquella tortura una diversión; y una vez terminaron de azotarlo, le cortaron las orejas y por último le dispararon a la cabeza y hundieron su nave [...]



A los pocos días, Low tomó un pesquero en aguas de la isla de Block, pero no se mostró tan cruel, pues se contentó con solo cortar la cabeza del capitán. Sin embargo, tras abordar otros dos botes balleneros cerca de Rhode Island, hizo que destriparan el cuerpo de uno de los capitanes y que le arrancasen las entrañas; al otro le arrancaron las orejas y se las hicieron comer con sal y pimienta, orden que este acató sin pronunciar una sola palabra. Habrían sido asesinadas otras muchas personas, pero la humanidad se impuso en los tiernos corazones de sus compañeros, quienes rechazaron cumplir sus órdenes salvajes.¹³⁸

* * * *

La última vez que vieron a Low, se dirigía a Brasil, donde algunos creen que terminó sus días. Otros piensan que murió ahorcado en la Martinica en 1724, tras sufrir un motín a bordo de su último barco, el Merry Christmas.

Cirugía en el mar

En el mar, la práctica de la cirugía era un mal necesario, pues resultaba peor aún viajar sin un médico a bordo. Si el barco estaba lejos de tierra, de vez en cuando había que amputar miembros heridos de gravedad; en esos casos, la tarea le correspondía al carpintero. En los estatutos piratas se estipulaba guardar una parte de dinero por si había que ofrecer una paga especial a algún hombre herido durante la acción, de diferentes cantidades según fuera el grado de discapacidad padecido; era una forma primitiva, de hecho, del moderno seguro médico. Los tullidos no eran expulsados necesariamente de la tripulación en un barco pirata: a un hombre se le podía colocar una «pata de palo» y encargarle una de las más importantes funciones subsidiarias de a bordo de una nave: la cocina. En cuanto a las heridas menores, recibían un trato poco contemplativo. Cuando perdían un ojo —porque se lo habían arrancado o habían sido alcanzados por un disparo o una astilla de madera—, todo lo que se hacía era cubrirlo con un parche.



* * * *

No había ningún cirujano a bordo y lo que se aconsejó en consecuencia, tras consultar con los que más sabían, fue que debería

amputarse la pierna de Taylor; pero hubo disputa a la hora de decidir quién debía realizar la operación. Al final escogieron al carpintero como el más adecuado, tras lo cual, este tomó la sierra más grande que tenía y, sujetando el miembro bajo su brazo, se puso manos a la obra y lo separó del cuerpo del paciente en tan poco tiempo como el que podría haber necesitado para cortar en dos una tabla de pino. Luego calentó su hacha al rojo vivo encima del fuego y cauterizó la herida, pero sin tanto arte como había desarrollado en la actuación previa, puesto que también quemó una parte de carne que se hallaba lejos del lugar por donde había practicado la amputación, lo que hubo de resultar mortificante. Sea como fuere, la naturaleza terminó realizando una cura sin más ayuda.¹³⁹

§. El motín de los sometidos

El amotinamiento, en un barco cualquiera, no necesariamente respondía a la presencia de bandidos entre la tripulación que quisieran alzarse en armas para quitar el mando de la nave a un hombre respetuoso con la ley. En ocasiones sucedía al contrario. En abril de 1724 tuvo lugar un violento motín entre los nuevos miembros de la tripulación del capitán John Phillips, todos ellos reclutados a la fuerza. Los lideraban Andrew Harradine y un carpintero llamado Cheeseman, un «joven recatado, sobrio, reacio en gran medida a sus prácticas ilegales y compañero de lo más valeroso».

* * * *

A las doce en punto, la hora fijada, Edward Cheeseman, el carpintero al que habían apresado, había subido a cubierta con sus herramientas. Los demás observaban cómo paseaba junto a John Nutt, el patrón de la nave pirata, al que arrojó por la borda mientras la nave surcaba las aguas con celeridad; al

punto Harradine derribó al capitán Phillips junto con Adds, y otro hombre golpeó a Burrell, el contramaestre, con un hacha de considerables dimensiones; el resto cayeron sobre James Sparks, el cañonero. Tras haber despachado en unos pocos minutos a los cuatro oficiales mencionados, el resto de los piratas presentó de inmediato su rendición, fueron apresados y ahora se encuentran en la cárcel de Su Majestad.¹⁴⁰

* * * *

Antes de morir, el capitán Phillips había apresado 34 naves. La lista de capturas de este pirata nos permite formarnos una vívida impresión de la magnitud del botín obtenido. La mayoría consistía en artículos normales y corrientes, además de vituallas.

* * * *

Resulta casi imposible imaginar el espantoso caos, desastre y maldad que los cuatro piratas antes mencionados, junto con unos pocos de sus cómplices, sembraron y desataron en el transcurso de unas ocho semanas, desde el 29 del agosto hasta el 14 del abril pasado: tomaron un bergantín de Nueva York, al capitán Low; tres chalupas, quince pesqueros y tres goletas (la *Haskel*, de Cabo Ann, la *Furber* y la *Chadwell*); tres bergantines (el *Moore*, del que tomaron ropas, provisiones y pan; un portugués que iba a Brasil, y el *Francisco*, un negrero, ropas y provisiones); cuatro balandras (la *Barrow*, de la que tomaron ron, ropas y provisiones; la *Saltes*, con pan y harina, de la que se llevaron una parte; [otra más] y la *Harradines*); y cinco barcos más (uno de Francia, en los bancos de Terranova, del que sacaron doce toneles grandes de vino, pan; otro francés; otro de la isla de Martinica, del que se llevaron ocho cañones con toda su munición, diez armas menores y alfanjes, tres pares de pistolas, brandy, vino y azúcar; el *Huffam*, que iba de Londres

a Virginia, y le quitaron un cañón enorme, pólvora, balas y ropas; y el *Tiro*, de Virginia a Londres, con John Phillips y Robert Mortimer). En estas 34 naves robaron y tomaron todo cuanto quisieron, forzando, asesinando, apalizando y abusando de los hombres de a bordo, y con frecuencia mataron a varios miembros de la tripulación.¹⁴¹

Tesoros y botines

Si un pirata hubiera tenido la oportunidad de elegir el botín, habría preferido sin duda cofres llenos hasta los topes de oro, plata y joyas preciosas. Las piedras más habituales entre los piratas que trabajaban en las aguas de la costa americana eran las perlas y las esmeraldas. Pero botines tan ricos como estos no eran lo más frecuente. Las monedas —en general de plata pero también de oro en ocasiones, y acuñadas en distintos lugares del imperio español— eran no solo más comunes, sino también más populares entre los piratas por la facilidad con la que podían distribuirlas.

Pero los trofeos esenciales y conquistados con mayor frecuencia por la mayoría de los piratas consistían en un conjunto de artículos y equipamiento más básico. Mucho menos fastuosas y románticas que el oro, pero necesarias para preservar la supervivencia de una compañía pirata —esto es, de la tripulación y la nave—, eran las cosas de uso cotidiano, como por ejemplo la comida y el alcohol, además de los pertrechos que cualquier barco en uso necesita para mantenerse en buen estado y con capacidad para navegar, como por ejemplo velas de recambio, anclas y herramientas de carpintería, cirugía y cocina. Otras mercancías adicionales, como el tabaco, el algodón, la madera, el azúcar, las especias, los textiles y los esclavos podían venderse en los mercados establecidos en los puertos de almacenaje y distribución y en los refugios de los propios piratas.

En raras ocasiones, a los esclavos con aptitudes marineras se los «liberaba» y reclutaba para la nave. En la mayoría de los casos, sin embargo, eran objeto de comercio como cualquier otro tipo de artículo vendible. A veces, la presencia de esclavos a bordo de una presa podía suponer un estorbo, por lo que disponemos de fuentes que describen el despiadado trato que algunos piratas dispensaron a los esclavos cuando no disponían de tiempo para sacarlos de la nave apresada, aunque se estuviera incendiando o hiciera aguas.

Una vez se habían hecho con la presa, correspondía al capitán decidir qué hacer con la tripulación, el cargamento y el barco. Antes de iniciar la travesía, los piratas se reunían para llegar a un acuerdo acerca del reparto de cualquier botín que pudieran obtener. A cada marinero se le entregaría una parte y los hombres con cargos superiores (si bien el rango, como tal, no existía a bordo de las naves piratas) recibirían múltiplos de esas partes. Quienes desempeñaban funciones especiales, como el guardián, el contramaestre, el oficial responsable de la navegación, el carpintero, el cocinero, el intendente, el cirujano, etc., podían ser candidatos a recibir varias partes, en comparación con un pirata ordinario. También los hombres que llevaban más tiempo en la nave podían esperar algo más que los recién reclutados. El capitán y los patrocinadores con los que pudiera contar incluyendo las autoridades que equipaban los barcos corsarios, obtenían y se repartían la mayoría del botín.

Según la resistencia que hubiera opuesto la presa, y según fueran el humor de los piratas y su tendencia hacia la barbarie, la tripulación capturada podía sufrir graves actos de crueldad o, por el contrario, se les permitía quedarse con su nave (una vez retirada la parte interesante del cargamento, claro está). Los marineros de los

mercantes podían terminar en un bote y quedar abandonados en el mar, por su cuenta y riesgo, con provisiones para unos pocos días; o recalar a la fuerza en una isla desierta, para que poco a poco fuesen muriendo de hambre. Hubo casos en los que no presentaron ninguna resistencia y también fueron masacrados. Los piratas eran impredecibles. A los pasajeros podían tratarlos de un modo distinto a la tripulación. Las mujeres, por ejemplo, podían sufrir abusos sexuales. A los capitanes extranjeros, al igual que a los hombres originarios de islas marcadamente contrarias a la piratería, podían aislarlos del resto para imponerles castigos ejemplares.

Si el barco apresado era mejor que el que habían utilizado para darle caza, el capitán pirata podía trasladarse a la nueva nave y quedársela para sí. Muchos de los más famosos capitanes piratas, como Barbanegra o Roberts, escalaron en su carrera de este modo. También podían llevarse cañones para aumentar el armamento que ya tuviesen en su nave. De este modo, con el tiempo se podían conseguir «superbalandras» y navíos mayores, dotados de un formidable armamento, tales que incluso les permitían enfrentarse en igualdad de condiciones con buques de guerra experimentados. En sus mejores épocas, el capitán Roberts navegaba con un barco de 42 cañones equiparable a cualquier nave de la Marina destacada en la costa este de América. Y lo mismo sucedía con Barbanegra.

El saqueo no se limitaba a las presas capturadas en el mar. Algunos de los éxitos más espectaculares de los bucaneros, por ejemplo, los obtuvieron al asaltar las ciudades, los puertos y los puestos comerciales del imperio español. El más conocido de entre estos asaltantes fue el corsario sir Henry Morgan, que sembró el caos en nombre del rey, y en beneficio propio, por todo el Dominio Hispánico.

§. Archer y White declaran antes de morir

Los exitosos amotinados, tras haber dado muerte a los oficiales principales del barco pirata del capitán Phillips, se dirigieron a la sala del tribunal de Boston. En el tribunal del almirantazgo de Boston, los siete apresados que «se habían unido en pro de la destrucción de los piratas» fueron absueltos con honores; los restantes cuatro hombres, piratas en origen, fueron condenados. Estas son las declaraciones que John Archer y William White pronunciaron antes de morir, el día de su ejecución en Boston, en junio de 1724. Nótese la fuerte presencia que se considera tiene el alcohol como elemento agravante en la caprichosa violencia de su comportamiento.

* * * *

Declaraciones antes de morir de John Rose Archer y William White, en el día en que fueron ejecutados, en Boston, el 2 de junio de 1724, por los delitos de piratería.



En primer lugar, y por separado, la de Archer: Lamento enormemente haber profanado el día del Señor y no haber prestado la obediencia debida a mis padres; y mis maldiciones y juramentos, y mis blasfemias en el nombre del glorioso Dios. A ello he añadido los pecados de falta de castidad. Y he provocado al Altísimo, una y otra vez, para que me deje a mi suerte con estos delitos de piratería y robo, mediante los cuales, al fin, yo mismo me hice culpable

también de asesinato.

Pero una de las maldades que más me han impulsado a todo ello fue mi alcoholismo desmedido. La bebida desmesurada me ha ido encendiendo y

acostumbrándome a los delitos que ahora me resultan más amargos incluso que la propia muerte.

Ojalá los oficiales de las naves no trataran a sus hombres con la enorme severidad que muchos de ellos usan, para así no dejarlos expuestos a las mayores tentaciones.

Y luego la de White:

Es la hora de recoger con pesar los frutos de mi desobediencia hacia mis padres, que se esforzaron en instruirme en los principios de la Biblia y el catecismo. Y los frutos de haber faltado a la devoción pública de Dios y profanar el sagrado Día del Señor. Y mis blasfemias en el nombre de Dios, mi creador.

Pero mi adicción a la bebida ha tenido mucho que ver en mi ruina. Estaba borracho cuando me llevaron a bordo con los piratas.

Y ahora, por todas las vilezas que cometí a bordo, admito la justicia de Dios y de los hombres, que se está aplicando sobre mi persona.¹⁴²

§. El prelado de Newgate

A continuación reproducimos un testimonio del prelado de Newgate sobre la vida y los crímenes cometidos por Robert Hallam, un hombre condenado por el asesinato de su esposa embarazada, a la que empujó desde una ventana del piso superior de su casa en St. Ann's, en Middlesex. Antiguo marinero, su historia incluye una interesante anécdota acerca de un apresamiento a manos de los piratas, quienes lo obligaron, a él y otros hombres, a jurar sus estatutos. Fechada el 14 de febrero de 1732, la historia se imprimió y se vendió a un precio de 3 peniques cada ejemplar, en la casa de John Applebee de la famosa calle de Fleet.

* * * *

Cuando sirvió como marinero en barcos —tanto en buques de guerra como en mercantes—, dijo que había estado en buena parte de América y de las Indias Occidentales; y que una vez, mientras estaba sirviendo en el barco del capitán Hinds, fueron apresados por los piratas en la costa de América; que los subieron a todos a bordo de la nave pirata y su capitán bajó a verlos a la bodega y les exhortó —alegando las razones más apremiantes que supo presentar— a que firmasen los estatutos piráticos; mas todos ellos se negaron, a una sola voz. Entonces el capitán dijo: «Caballeros, no merece la pena gastar más palabras en la cuestión, adelante, suban a la cubierta». Todos subieron a la cubierta superior y entonces el capitán pidió que le trajesen una Biblia en formato de encuarto y la dejó encima de una mesa; luego bajó a su cabina y subió con una espada desenvainada y una pistola amartillada; la pistola se la dio a un tal Black al que le dijo: «A quienquiera de estos hombres que no cumpla mis órdenes, dispárele a la cabeza, porque si no lo hace, lo rajaré y lo dejaré muerto a usted»; y a modo de ratificación, pronunció una retahíla de juramentos terriblemente monstruosos; luego abrieron la Biblia y cuatro hombres recibieron la orden de poner su mano derecha sobre una esquina del libro y de jurar en el nombre de Dios y de los santos apóstoles que no revelarían ningún secreto relativo al barco, el *Good Fortune*, y que harían cuanto estuviera en su mano para contribuir al bien del mismo y serían fieles y francos en toda circunstancia, evitando cualquier conspiración o complot contra el mencionado barco o su tripulación.

Esta era la esencia del juramento; y trece hombres, que era el total de la tripulación de la nave, dijeron que sí, por grupos de cuatro, mientras el capitán permanecía de pie a su lado, sosteniendo la espada desnuda y apuntando hacia el pecho de Black; y este sostenía a su vez la pistola amartillada, apuntando hacia los hombres y aguantando: «Jurad, jurad, muchachos, firmad, venga, valientes, o si no —juró—, obedeceré las órdenes». Entonces el capitán pirata dijo que no obligaría al otro capitán a entrar a su servicio, sino que lo dejaría libre; pero solo, y aquí añadió otra

retahíla de juramentos, «si no reclama usted a estos trece hombres ni denuncia que los hemos obligado a servirnos o que han firmado los estatutos en contra de su voluntad en el primer puerto o isla a la que arribe; [pues si lo hace], si jamás vuelvo a encontrármelo, lo haré pedazos minúsculos».

Enviaron a varios de los suyos a bordo de la nave que habían apresado, pero a los nuevos aventureros se los quedaron en el *Good Fortune*. Hallam solamente permaneció once días con ellos, porque, junto con uno de sus compañeros, fingiendo que iban a por algo en el bote, consiguieron huir entre grandes dificultades y llegar a la Martinica, donde los cogieron los franceses; y los habrían colgado como a piratas si la Providencia no hubiera dispuesto que su capitán se hallase allí y declarase, bajo juramento, que eran dos de sus hombres, que habían sido forzados a entrar al servicio de los piratas; tras aquello, ambos quedaron en libertad.

Dijo también que los piratas lo habían apresado otras tres veces, pero que siempre había tenido la suerte de poder huir; y que no había otro hombre de su edad que tantas veces hubiera evitado inminentes peligros como los que habían amenazado su vida. Meditando sobre ello, lamentaba con tristeza su infeliz destino, ahora que se encontraba tan bien asentado en su hogar.¹⁴³

§. La brutal insurrección de John Gow

John Gow (también conocido como John Smith), originario de Cariston, en las islas Orcadas, fue un amotinado astuto y salvaje. Se embarcó en el George Galley de Rotterdam con la intención previa de reclutar a unos cuantos seguidores, alzarse en armas y tomar la nave. Y eso fue lo que hizo, con una eficiencia nauseabunda, el 3 de noviembre de 1724.

* * * *

John Gow [...] llevaba muchos años en el mar, algunas veces en buques de guerra y otras en barcos mercantes. En julio se embarcó en Rotterdam con

un tal capitán Ferneau en un navío conocido como *George Galley*, de cerca de doscientas toneladas y veinte cañones, en calidad de segundo oficial de cubierta y cañonero. Formaba parte de un plan para convertir el barco en nave pirata y ascender al puesto de capitán [...]

Gow no perdió ni un minuto de su tiempo, sino que persiguió su objetivo hasta convencer a seis miembros de la tripulación —a saber, James Williams, un galés, Daniel McCawley, irlandés, William Melvin, escocés, Peter Rawlisson y James Winter, suecos, y John Peterson, danés—, de que conspiraran con él para asesinar a todos los oficiales y quedarse con la nave; lo planeaban sin albergar la menor duda de que habría más hombres en el barco que desearían unirse a ellos, en cuanto descubrieran que no había ya obstáculos en el camino.

El día 3 de noviembre, el *George Galley*, tras haber almacenado todo su cargamento de cera y otros productos, zarpó de Santa Cruz con la intención de navegar hacia el estrecho, pero a las diez de la noche llegó el momento escogido para realizar la sangrienta ejecución, cuando todas las personas a las que había que sacrificar estaban durmiendo, salvo el capitán Ferneau, que entonces tenía guardia en la cubierta; siguiendo el plan establecido, Winter bajó a buscar a Thomas Guy, el cirujano; Peterson al primer oficial, Bonadventure Jelphs; y Daniel McCawley fue a por el pobre escribano, y sin demorarse les rebanaron el pescuezo; mientras tanto, Melvin y Rawlisson cogieron al capitán para lanzarlo por la borda, pero durante el forcejeo, este consiguió liberarse de la prisión; no obstante, se encontró a Winter con el cuchillo ensangrentado en la mano, quien le asestó un tajo en el cuello, aunque falló y no le acertó en la tráquea; los otros dos hombres cayeron de nuevo sobre él y se debatían empeñados en arrojarlo al mar; cuando aún luchaba contra los asesinos, Gow llegó con una pistola y le disparó en el cuerpo. En cuanto a los tres a los que habían degollado entre las cubiertas o en la bodega, no habían muerto al instante, sino que se arrastraron como pudieron hasta la cubierta, donde fueron despachados a golpe de pistola por

Williams y luego arrojados por la borda. El escribano deseaba, con terrible ansia, aguantar con vida hasta haber completado sus oraciones, pero aquellos delincuentes no mostraron piedad alguna: «Maldito seas, no es hora de rezos», le dijeron, y lo mataron de un tiro [...]

Cuando todo hubo terminado, hicieron subir a la cubierta a todos los miembros de la tripulación y, una vez elegido como nuevo capitán, Gow se dirigió a ellos: «Si en adelante os veo murmurando, a cualquiera de vosotros, sabed que recibiréis el mismo trato que los que se acaban de ir».

De este modo iniciaron sus aventuras piratas, rebautizaron la nave con el nombre de *Revenge* y pusieron rumbo al noreste en busca de algún negocio.¹⁴⁴

§. Beber para olvidar

El alcohol no solo se usaba en las celebraciones y las juergas, sino que



también valía para calmar la ansiedad ante los acontecimientos inminentes y fatídicos. Cuando Gow y varios de sus hombres fueron arrestados en tierra, en Escocia —tras haber emprendido una imprudente búsqueda de la prometida de Gow, durante la cual unos fuertes vientos empujaron el barco contra la costa—, el resto de la tripulación, plenamente conscientes de que la situación era desesperada, se entregaron al alcohol

de a bordo para olvidar las penas, divirtiéndose y bebiendo hasta la última gota en una impresionante sesión de 72 horas.

* * * *

Entonces el cañonero se puso al mando del barco, con lo que quedaba de tripulación, durante dos o tres días; no porque esperara huir, pues para eso ya habían perdido la esperanza, sino porque disponían de una buena cantidad de vino y brandy a bordo, de modo que decidieron que, a malas, que no se pierda el vino, como dice el proverbio; y a ello se pusieron día y noche, hasta vaciar por completo los barriles, y luego se marcharon más borrachos que una cuba.

Y así acabó el breve reinado de esta tripulación pirata, que podría haber causado un daño considerablemente superior de no haberse mostrado tan fatuos como para cortejar, como quien dice, su propia ruina.¹⁴⁵

§. La tortura y la clase dirigente

Los piratas no tenían el monopolio sobre los métodos de tortura para conseguir sus fines, ni eran los únicos en recurrir a ellos; las autoridades legales también los utilizaban. Si un prisionero se negaba a declararse ni culpable ni no culpable cuando se enfrentaba a una acusación, era práctica habitual que el tribunal ordenase someterlo a tortura hasta que entrase en razón y hablase. Cuando llevaron a doce hombres de la tripulación de John Gow a la prisión de Marshalsea para que respondieran de las acusaciones, Gow se lo pensó dos veces antes de poner a prueba la paciencia del tribunal.

* * * *

John Smith [también conocido como Gow] se negó a defender su causa y no se declaró culpable ni inocente, motivo por el cual el tribunal ordenó que le atasen los pulgares con una tralla de látigo —operación que repitieron varias veces el verdugo y otro funcionario— y que tensasen la cuerda hasta romperla. Pero como seguía manteniendo su obstinada negativa, el tribunal dictó la sentencia que la ley tiene fijada para estos casos, esto es, someterlo en la prensa hasta la muerte. El carcelero recibió la orden de llevarlo de

vuelta a Newgate y comprobar que la sentencia se ejecutase a la mañana siguiente. A continuación, el tribunal prosiguió con los juicios de los demás prisioneros.

Pero cuando Smith, el prisionero, comprendió la naturaleza de la presión a que iban a someterlo y el modo en que le iban a infligir el daño [se lo obligaba a tenderse boca arriba en el patio de tortura de Newgate, mientras le iban aplicando sobre el pecho grandes pesos hasta que ora se declaraba culpable, ora moría por ahogamiento], empezó a flaquear en su decisión y pidió que lo dejaran volver al banquillo, solicitud que el tribunal aprobó. Así pues, volvió a encontrarse ante el juez, acusado del asesinato de Oliver Ferneau, el antiguo capitán del *George Galley*, y de otros cargos de felonía y piratería en alta mar. De todo ello se declaró no culpable, pero siendo así que los hechos habían quedado perfectamente probados y que no tenía nada que alegar en su defensa, salvo que la pistola con la que mató al capitán Ferneau se disparó por accidente, fue declarado culpable.

El día 11 de junio, Smith, el capitán, Williams, el teniente, Rolson, el cañonero, Belvin, el contramaestre, Daniel Machauly, John Peterson, John Winter y William Melvin fueron ejecutados en el Muelle de las Ejecuciones de Wapping, igual que unos días más tarde le sucedió a Alexander Rob, que salió de la tripulación de una de las naves apresadas para entrar a formar parte de la banda pirata. A los dos *primeros, además, los exhibieron luego colgados de unas cadenas.*¹⁴⁶

* * * *

Uno fue suspendido «frente a Greenwich, y el otro frente a Deptford».

§. Los piratas que iban a recibir el perdón

El 20 de abril de 1721, Thomas Anstis, el comandante del Good Fortune, había abandonado la nave de Roberts durante la noche, después de que este

hubiera disparado a un miembro de la tripulación por estar borracho y comportarse de forma grosera. Anstis y los demás desertores continuaron asaltando embarcaciones en el Caribe; entre Jamaica y la Hispaniola, la tripulación de Anstis tomó el Irwin y 21 hombres violaron en grupo a una pasajera, que acabó en el mar, con la espalda rota.

Aquellos tipos empezaron a discutir entre ellos y decidieron retirarse a una isla desierta cercana a Cuba, para escribir una carta en la que solicitaban perdón al rey de Inglaterra.

* * * *

A su sacratísima majestad Jorge, por la gracia de Dios
Rey de Gran Bretaña, Francia e Irlanda, defensor de la
fe, etc.

*La humilde Súplica, como tripulación que ahora pertenece al
barco Morning Star y el bergantín Good Fortune, que
navegan bajo el ignominioso nombre y denominación de
Piratas. Humildemente exponen:*

*Que nosotros, los más leales súbditos de Su Majestad, fuimos
apresados hace algún tiempo por Bartholomew Roberts, el
entonces capitán de los antes mencionados navíos, junto con
otro barco, en el que le dejamos; y que nos obligaron, él y sus
perversos cómplices, a entrar en su compañía y servicio, como
piratas, muy en contra de nuestras voluntades e inclinaciones;
y que nosotros, vuestros leales súbditos, detestábamos y*

aborrecíamos aquella impía forma de vida, y por lo tanto, de común acuerdo y sin el conocimiento del citado Roberts ni de sus cómplices, el día 18 de abril de 1721, o hacia esa fecha, los abandonamos y huimos en el barco Morning Star y el bergantín Good Fortune, sin ninguna otra intención ni voluntad que la esperanza de obtener el perdón de Vuestra Graciosa Majestad. Y solicitamos que a nosotros, los más leales súbditos de Su Majestad, se nos permita regresar con mayor seguridad a nuestro país natal y servir a la nación a la que pertenecemos, desarrollando nuestras aptitudes respectivas, sin miedo a ser objeto de persecución por parte de los agraviados cuyo patrimonio ha sufrido a manos de Roberts y sus cómplices, durante nuestros días de forzada detención por parte de la mencionada compañía; muy humildemente imploramos a Su Majestad soberana que conceda su aprobación a esta nuestra humilde súplica.

Y sus suplicantes siempre rogarán, etc. [...] Albergamos la esperanza de que Su Majestad tendrá la misericordia de hacer extensiva su ilimitada bondad para con nosotros, quienes por desgracia y en contra de nuestras inclinaciones caímos en unas circunstancias de la vida profundamente desagradables para nosotros mismos.

Dios salve a su Majestad.

28 de septiembre de 1722.¹⁴⁷

§. Comedia de un tribunal pirata

Buscando algo con lo que entretenerse, los piratas de Anstis se divirtieron preparando una comedia a propósito de un tribunal de justicia en aguas de la costa de Cuba. Resulta una muestra interesante, por cuanto nos revela las esperanzas, los miedos y el fatalismo de los piratas, así como su satírica rebeldía.

* * * *

Aquí pasaron el tiempo bailando y divirtiéndose con otras alegrías placenteras para este tipo de gente; y de entre los restantes, nombraron un simulacro de tribunal de la judicatura para que juzgase a otros por piratería, y de este modo el que un día fuera delincuente, al otro se había convertido en juez [...]

Una vez designados tanto los jueces como los delincuentes, además de un consejo ante el que declarar, el juez se subió a un árbol y se echó un trozo de lona alquitranada y sucia por los hombros, que hacía las veces de toga, junto con un sombrero roto para la cabeza y dos anteojos enormes sobre la nariz. De tal guisa se aposentó en su lugar y desde abajo lo escuchaba una multitud de oficiales, con palancas, arpones, etc., que sustituían a los bastones, báculos y otros artículos semejantes. Trajeron a los delincuentes, que gesticulaban de mil modos distintos, a cual más avinagrado y feroz, y el que hacía de abogado presentó los cargos contra ellos; sus discursos fueron lacónicos y todo su proceder, muy breve [...]

ABOGADO: Con vuestra venia, Señoría, y la de los caballeros del jurado, he aquí ante ustedes a este hombre que no es más que un perro, un maldito

perro, del que humildemente espero que Su Señoría dispondrá que lo cuelguen de inmediato. Ha cometido actos de piratería en alta mar y, tal como en efecto demostraremos, con la venia de Su Señoría, este hombre, este maldito perro que tiene ante usted, ha escapado a mil tormentas; más aún, llegó sano y salvo a la costa tras el naufragio de su nave, lo cual es signo evidente de que no había nacido para morir ahogado; no habiendo experimentado aún el miedo de verse ante la horca, siguió robando y violando a hombres, mujeres y niños, saqueando los cargamentos de los barcos de proa a popa, incendiando y hundiendo naves, bajeles y botes, como si lo hubiera poseído el propio Diablo. Pero aún no se termina todo aquí, Señoría; porque este hombre ha cometido vilezas aún peores que estas, tal como demostraremos, pues es culpable de beber cerveza suave; y Su Señoría bien sabe que jamás existió un hombre sobrio que no fuera un villano. Mi señor, debería hablar mejor de lo que lo hago, pero he aquí que, tal como sabe bien Su Señoría, se nos ha terminado el ron y, ¿cómo va a pronunciar un hombre todo un discurso legal si antes no ha ingerido unas copitas? De todos modos, tengo la esperanza de que Su Señoría ordenará que colguemos a este hombre.



JUEZ: Escúcheme, señor, asqueroso, lamentable y mal fachado perro: ¿Qué tiene usted que decir para no recibir su castigo de inmediato y que no lo pongamos a secar al sol como a un espantapájaros? ¿Es usted culpable, o no culpable?

PRISIONERO: No culpable, con la venia de Su Señoría.

JUEZ: ¡No culpable! Repítalo, señor, y lo colgaré sin necesidad de juicio.

PRISIONERO: Con la venia de Su Honorable Señoría, mi señor, soy un pobre tipo, tan honrado como jamás haya existido entre la proa y la popa de un

barco, y sé manejar, arrizar, guiar el timón y asegurar los dos extremos de una cuerda juntos, tan bien como el mejor que haya surcado nunca las aguas saladas; pero me apresó un tal George Bradley [el nombre del que hacía de juez], un famoso pirata, un maldito villano como el peor de los ahorcados, y me obligó, con la venia de Su Señoría.

JUEZ: Responda, señor: ¿Cómo va a ser juzgado?

PRISIONERO: Ante Dios y ante mi país.

JUEZ: ¡Al diablo con sus exigencias! Bien, entonces, señores del jurado, creo que no nos queda ya más que proceder a la sentencia.

ABOGADO: Muy bien, mi señor; porque si hemos de tolerar que este hombre hable, podría ocurrir que se salvara, y eso supondría una afrenta para el tribunal.

PRISIONERO: Os lo suplico, mi señor, yo espero que su señoría tendrá en consideración...

JUEZ: ¡En consideración! ¿Cómo se atreve a hablar *deconsideración*? Oh, señor, señor, ¡y a mí me lo dice, que jamás he tomado nada en consideración, en toda mi vida! Al que considere lo juzgaré como traidor.

PRISIONERO: Pero yo espero que Su Señoría escuchará mis razones...

JUEZ: ¿Oyen ustedes como parlotea el sinvergüenza? ¿Qué tenemos que ver nosotros con la razón? He de hacerle saber, so canalla, que nosotros no nos sentamos aquí a escuchar razones; aquí actuamos siguiendo la ley. ¿Está al fin la cena preparada?

ABOGADO: Sí, Señoría.

JUEZ: Entonces, escúcheme usted, canalla, en ese banquillo de los acusados; escúcheme, señor, escúcheme bien. Usted ha de sufrir por tres razones: la primera, porque no me corresponde estar aquí sentado como juez y que nadie sea colgado; la segunda, tenemos que colgarlo porque por Dios que tiene usted pinta de ahorcado; y tercera, hay que colgarlo porque tengo hambre. Hasta la fecha, señor, es costumbre que siempre que la cena del

juez está lista antes de que haya terminado el juicio, el prisionero sea colgado, sin más.

Esta es toda la ley que le espera, maldito perro. Y ahora, que se lo lleve el carcelero.¹⁴⁸

§. La cara de la piratería, en descomposición

Por desgracia, disponemos de muy pocas descripciones de los piratas que sean precisas y se corroboren entre sí. Entre las que se han conservado, lo más frecuente es que no concedan a los piratas el beneficio de la duda. Una de las más truculentas y extremas apareció en un periódico de Boston en marzo de 1726; describía la apariencia del capitán Philip Lyne, un famoso torturador y asesino que encabezaba la marcha el día en que, junto con su tripulación, se dirigían hacia su juicio en las islas Barbados. Confesó ser autor del asesinato de más de cuarenta hombres.

* * * *

El comandante iba a la cabeza de una veintena de piratas, precedidos por su ondeante bandera de seda negra, en la que se había representado a un hombre en toda su proporción, con un alfanje en una mano y una pistola en la otra mano, que llevaba extendida; al estar plagados de heridas por todas partes y ser tan descuidados en la vestimenta, resultaban muy desagradables a la vista y aun dejaban un terrible olor a su paso, sobre todo el capitán Line. Le faltaba un ojo que, junto con parte de la nariz, le caía colgando por el rostro.¹⁴⁹

§. El crepúsculo de la Edad Dorada de la piratería

La muerte de Roberts y el fin de otras tripulaciones escindidas supuso un auténtico avance hacia el fin de una era de piratería. Mientras que la piratería del siglo XVII había sido tolerada —e incluso respaldada en muchas

ocasiones— por las potencias europeas, a principios del XVIII el clima se había endurecido. Desde poco después de 1720, cada vez resultaba más difícil para los piratas sobrevivir ante el empeño firme y coordinado, por parte de los buques de guerra, de expulsarlos de la costa; y las autoridades caribeñas, así como las de las colonias americanas, les negaron el acceso a sus puertos, impidiendo que se refugiaran y reabastecieran allí. De este modo, a mediados de la década, la piratería en el Atlántico oeste estaba casi extinguida.¹⁵⁰

No obstante, la piratería no iba a desaparecer por completo, pues no se la erradicó en otras partes del mundo. Los países de la costa de Berbería continuaron practicando la piratería activa en la zona del Mediterráneo y el este del Atlántico. Los mares de la China, en los siglos XVIII y XIX, estuvieron plagados de nutridas bandas de bandoleros que cometían algunos crímenes realmente espantosos. En el Caribe y las aguas de Estados Unidos de América, unos pocos piratas de diversas nacionalidades y filiaciones seguían buscando presas, pero eran una fuerza cada vez más débil porque las patrullas navales, bien organizadas, les iban bloqueando cada vez más las posibilidades de navegar.

§. La guerra de Jean Lafitte contra los británicos

Sin embargo, al cabo de cien años de haber muerto Roberts y Barbanegra, Vane y Lowther, aún se podían encontrar piratas europeos en el mar. Jean Lafitte, al que podríamos destacar como el más hábil y engolado de los piratas franceses, estaba en activo en el Caribe y el océano Índico. Había nacido en St. Malo, un pueblo marinero de la Bretaña, en 1781. Se estrenó como marino de muy joven y recorrió casi todas las rutas comerciales de su época antes de ingresar como oficial de cubierta en un barco de las Indias Orientales francesas con rumbo a Madrás. Tras una pelea con el capitán, después de que una tormenta los obligase a llevar la nave al puerto de isla Mauricio para repararla, Lafitte abandonó el barco y se enroló en una

escuadra de corsarios; no tardó en hacerse con el mando de uno de sus barcos. Las piraterías de Lafitte le valieron la fama en vida y gozó de tal reputación que lord Byron lo utilizó como inspiración para el protagonista principal, Conrad, de su poema épico *Ya corsario*, que alcanzó un éxito imponente.

Lafitte era un hombre de gran ingenio y astucia. Navegando a bordo de una pequeña goleta, en aguas de la bahía de Bengala, fingió ser un práctico del Ganges para apresar de este modo un barco de las Indias Orientales británicas, muy superior en tamaño y en tripulación, pero al que supo atrapar completamente desprevenido.

* * * *

Desde su nave de doscientas toneladas, con solo dos cañones y veintiséis hombres, atacó y apresó una goleta británica, armada y provista de una tripulación numerosa. Tras colocar a diecinueve de sus hombres a bordo de la goleta, se hizo con el mando de la nave y comenzó a navegar hacia la costa de Bengala. Allí se encontró con el *Pagoda*, un barco que pertenecía a la Compañía de las Indias Orientales británica, armado con veintiséis cañones de doce libras y una dotación de ciento cincuenta hombres. Imaginando que el enemigo lo tomaría por un práctico del Ganges, maniobró de acuerdo con esta suposición. El *Pagoda* no dio muestras de sospechar nada, con lo cual Lafitte se lanzó de repente sobre sus cubiertas, acompañado de sus valientes seguidores, derrotó a cuantos ofrecían resistencia y se hizo en poco tiempo con el control de la nave.¹⁵¹

* * * *

Rebosante de seguridad en sí mismo, Lafitte se llevó la presa de vuelta a Mauricio. Con la recompensa de un barco rápido, bien armado con veintiséis

cañones y tripulado ahora por doscientos cincuenta hombres, regresó a las aguas de la India en busca de un blanco mayor. Encontró su objetivo en el Queen, una nave de las Indias Orientales, con cuarenta cañones y cuatrocientos hombres a bordo. Pese a la disparidad de tamaño, cañones y tripulación, Lafitte no se dejó intimidar y lanzó un ataque temerario.

* * * *

Jamás se contempló un enfrentamiento más desigual: incluso la sola altura del barco, comparada con el débil corsario, aumentaba las oportunidades en contra de Lafitte; pero lejos de disuadir a este intrépido marino, las dificultades y el peligro actuaron como acicate añadido a su magnífico valor. Tras electrizar primero a su tripulación con unas palabras repletas de ardor y confianza, maniobró y se dispuso al lado de su enemigo. En aquella posición recibió una andanada, cuando estaba demasiado cerca; pero ya lo tenía previsto y obligó a sus hombres a tenderse sobre la cubierta. Tras aquel primer disparo, se alzaron todos a un tiempo y desde las vergas y desde lo alto de los mástiles lanzaron bombas y granadas contra el castillo de proa del barco indio. Este ataque, imprevisto y repentino, desencadenó un gran caos. En un instante, la muerte y el terror hizo que abandonasen la zona de la nave próxima al palo de mesana. Lafitte, que estaba atento a todo, aprovechó este momento oportuno, se lanzó sobre las armas y preparó a cuarenta de los suyos para que iniciaran el abordaje, con pistolas en las manos y dagas entre los dientes. En cuanto alcanzaron la cubierta enemiga, se lanzaron sobre la asustada muchedumbre, que se replegó a la bodega, desde donde trató por todos los medios de presentar resistencia. En ese punto, Lafitte ordenó el abordaje de una segunda división, que encabezaba él mismo; asesinaron al capitán de la nave india y barrieron la oposición en un momento. Lafitte hizo que cargasen un cañón con metralla y apuntó hacia el lugar en que se agolpaba la multitud, amenazando con exterminarlos. Los

ingleses, considerando la inutilidad de ofrecer resistencia, se rindieron y Lafitte se apresuró a detener la masacre. Esta hazaña, hasta entonces inaudita, se hizo oír por toda la India y el nombre de Lafitte se convirtió en el terror del comercio inglés en estas latitudes.¹⁵²

* * * *

Tras varios años de saqueo, Lafitte se retiró a tierra en el golfo de México, en Barataria, en la desembocadura del Misisipí, en la costa de Luisiana. Desde su base fortificada en la isla de Grand Terre, Lafitte gozaba de una posición privilegiada como gobernador oficioso del reino pirata, quedándose con una buena tajada de los beneficios obtenidos gracias al contrabando, el comercio de esclavos, etc., mientras americanos y británicos luchaban entre sí desde 1812. Pero en 1814, el gobierno de Estados Unidos mandó una expedición a las órdenes del comodoro Daniel Patterson, con órdenes de dispersar el asentamiento de Barataria; a continuación reproducimos un extracto de la carta que envió al ministro de la Guerra, en la que se nos ofrece un vistoso retrato de las distintas fuerzas que se alinearon en su contra.

* * * *

Señor, tengo el honor de informarle de que zarpé de esta ciudad el día 11 de junio, acompañado por el coronel Ross, con un destacamento de setenta hombres del 44.º regimiento de infantería. El día 12 dimos alcance a la goleta *Carolina*, de Plaquemine [Luisiana], y nos unimos con los buques de guerra en Belice el día 13. Navegamos desde el paso del suroeste en la tarde del día 15 y a las ocho y media de la mañana del día siguiente llegamos a la isla de Barataria; en la bahía descubrimos unas cuantas naves, algunas de las cuales ondeaban colores cartagineses. A las dos observamos que los piratas colocaban sus barcos en formación: diez en total, incluidas las

presas, que formaron en línea de batalla cerca de la entrada del puerto y realizaban todos los preparativos para presentar batalla contra mí. A las diez, con una brisa ligera y variable, formé en orden de batalla con seis lanchas cañoneras y la gabarra *Sea Horse*, que llevaba un cañón de seis libras y quince hombres, más una lancha con una carroñada de doce libras; la goleta *Carolina* desplazaba demasiada agua para atravesar la barrera de arena. A las diez y media observamos varias señales de humo a lo largo de la costa y al mismo tiempo izaron una bandera blanca a bordo de una goleta del fuerte, una enseña americana en lo alto del palo mayor y una bandera de Cartagena (la que acogía a los piratas) suspendida en el perigallo. Yo respondí con otra bandera blanca. A las once en punto descubrí que los piratas habían disparado desde dos de sus mejores goletas; arrié mi bandera blanca y di la señal de batalla, a la vez que enarbolaba una enorme bandera blanca en la que se podía leer: «Perdón para los desertores», pues había oído que había varios de ellos en tierra, procedentes del ejército y la marina. A las once y cuarto dos cañoneras vararon y, de acuerdo con mis órdenes anteriores, las superaron las otras cuatro que entraron en la bahía, con los hombres de mi gabarra y los botes de los barcos varados; y siguieron hacia adentro, para mi decepción, pues me di cuenta de que los piratas abandonaban sus naves y huían en todas direcciones. De inmediato mandé la lancha y dos gabarras con botes pequeños en su persecución. A mediodía tomaron posesión de todas las naves que los piratas tenían en el puerto, que sumaban seis goletas y una falúa, cruceros y otras naves apresadas por los piratas, un bergantín, asimismo apresado, y dos goletas armadas bajo bandera cartaginesa, ambas en la línea de batalla junto con los barcos armados de los piratas y, aparentemente, con intención de ayudarlos en toda cuanta resistencia pudieran presentar contra mí, pues sus tripulaciones estaban en posición de combate, las bocas de los cañones, descubiertas, y las mechas, encendidas. En ese mismo momento desembarcó el coronel Ross, quien, con su autoridad, tomó posesión de las instalaciones de los piratas en tierra, que

consistían en unas cuarenta casas de distintos tamaños, mal construidas y con tejados de hojas de palma.

Al darme cuenta de que el enemigo alineaba sus naves en orden de batalla, tuve la seguridad —por su número y su ventajosa posición, así como por la cantidad de hombres— de que habrían querido combatir conmigo; lamento que no sucediera de este modo, porque, de haber sido así, yo habría podido destrozarlos con mayor eficiencia, o tomarlos prisioneros a ellos y a sus líderes; pero me causa gran satisfacción haber alcanzado el objetivo de mi empresa sin haber perdido ni un solo hombre.

El enemigo había montado en sus naves veinte cañones de distintos calibres, y según he ido sabiendo, eran entre ochocientos y mil hombres de todas las nacionalidades y colores.¹⁵³

* * * *

Patterson apresó seis goletas y unas cuantas embarcaciones menores.

Con la esperanza de que se uniera a ellos, los británicos ofrecieron el caigo de capitán de navío a Lafitte, quien, pensando en sus obvios intereses comerciales y sociales en el conjunto de la Luisiana, rechazó la oferta y se comprometió a colaborar con Estados Unidos a cambio del perdón general para los piratas que se hallaban bajo su mando. El perdón fue concedido por el presidente James Madison en persona, en febrero de 1815.

La cómoda vida de Lafitte como caballero y «comerciante» de renombre en Nueva Orleans —intercalada con algunas travesías a la caza de presas— se vio interrumpida por la guerra con Gran Bretaña. En 1823 su nave fue capturada por una balandra inglesa, mejor armada y más rápida y hábil a la hora de navegar, que cayó sobre ellos sin piedad.

* * * *

Cuando la corbeta de guerra ganó el barlovento del pirata y pudo superarlo gracias al viento en popa, largó alas y rastreras e hizo toda fuerza de vela para perseguirlo; tan pronto como Lafitte hubo comprendido a qué tipo de adversario se enfrentaba, ordenó plegar la toldilla, izar su gran vela redonda y lanzarse rápidamente por el agua; pero cuando la brisa empezó a soplar con más fuerza, la corbeta de guerra arribó rápidamente junto a la nave pirata que, sin posibilidad de huir, decidió vender su vida lo más cara posible. Los cañones estaban preparados para la descarga y las balas, a mano; el pirata abrió fuego contra la nave, mató a muchos hombres y derribó el mastelero de proa, pero la corbeta reservó su respuesta hasta encontrarse a un cable de distancia del pirata. Lanzó una andanada general desde su costado y otra con las armas menores, pero aquel costado se hallaba demasiado elevado como para acertar en la parte inferior del casco del bergantín, aunque pese a todo surtió no poco efecto: el mastelero de proa cayó, segó las quijadas de la boca del pico cangrejo y buena parte de las jarcias cayó haciendo ruido sobre la cubierta. Murieron diez piratas, pero Lafitte seguía indemne. La corbeta de guerra hizo saltar a sus hombres desde el estribor de la proa y se desencadenó una terrible lucha con pistolas y alfanjes. En esta ocasión, Lafitte recibió dos heridas que lo dejaron impedido, pues la metralla le rompió el hueso de la pierna derecha y sufrió un corte en el abdomen; pero los hombres de su tripulación lucharon como tigres y en cubierta la sangre derramada y las vísceras llegaban hasta la altura del tobillo. El capitán de los abordadores recibió un golpe en la cabeza con la culata de un mosquete, de tal intensidad que cayó sin sentido en cubierta, cerca de donde estaba Lafitte, que alzó su daga para clavársela en el corazón. Pero la vida se le escapaba rápidamente, tenía nublado el pensamiento y le falló la puntería: solo acertó al capitán en el muslo derecho. Al arrancar el acero en un último espasmo, debatiéndose entre la vida y la muerte, laceró aún más la herida de su adversario; Lafitte alzó de nuevo el hediondo acero y colocó su mano izquierda sobre el corazón del

capitán, para asegurarse el blanco. Pero una vez más, el mareo le nubló la vista, la daga se hundió en el muslo izquierdo del capitán y Lafitte cayó muerto.¹⁵⁴

§. Barbarie pirata o la historia de la mujer cautiva

En 1825, una pequeña goleta capturó y saqueó el Eliza-Ann, una balandra que había zarpado de St. John's con rumbo a Antigua, al mando de cierto capitán Smith. Los piratas regresaron a Cuba con las dos naves y los pasajeros bajaron a la costa a golpe de remo. Entre los prisioneros había una joven llamada Lucretia Parker, quien más adelante dejó un testimonio escrito sobre el trato impuesto a la tripulación del Eliza-Ann.

* * * *

Una vez los hubieron despojado de todas y cada una de las ropas, con la sola excepción de las camisas y los pantalones, con espadas, cuchillos, hachas, etc., cayeron sobre la desventurada tripulación del *Eliza-Ann* con la ferocidad propia de los caníbales. ¡En vano suplicaron clemencia y rogaron a sus asesinos que les perdonasen la vida! ¡En vano el pobre capitán S. trató de apelar a sus mejores sentimientos y moverlos a piedad describiendo la situación de su inocente familia, contándoles que tenía esposa y tres niños pequeños en casa, quienes dependían completamente de él para su sustento! Mas aquel pobre hombre, por desgracia, suplicaba en vano. Aquel ruego iba dirigido a unos monstruos cuyos corazones resultaban de todo punto insensibles a los sentimientos de humanidad. Tras recibir un pesado golpe de hacha de uno de ellos, rompió la cuerda con la que lo habían atado y trató de escapar de un salto, pero se encontró con otro de aquellos rufianes, que le hundió un cuchillo o una daga en el corazón. Yo estaba cerca de él en aquel momento y quedó cubierto de sangre; al recibir la mortal herida, dejó escapar un único gemido y cayó sin vida a mis pies.¹⁵⁵

* * * *

Obviamente, el capitán pirata pretendía retener a la señorita Parker para su propio placer, pero no tuvo ocasión; un buque de guerra que se aproximaba persiguió a aquellos cubanos, a los que apresaron y colgaron, en parte gracias a las pruebas ofrecidas por Lucretia.

La canción del pirata

*Izad nuestra bandera, negra cual es la tumba,
cual la muerte que siembra cuando surca las olas;
despejad la cubierta, aprestad los cañones,
sacad filo a las hachas, desnudad el acero,
preparad la metralla y traedme la llave
—para mi último fin— del pañol de la pólvora.
No arriaremos jamás nuestra negra bandera:
si nos niegan los mares, surcaremos los aires.
Sin repartir quedó nuestro último botín:
yo debo distribuirlo, vosotros, acatar.
Chal hay digno del cuello blanco de una sultana;
perlas no menos bellas que el brazo que ornarán;
frascos que, destapados, liberan en el aire
de la cuna el perfume de las rosas de Egipto.
No reclamo una parte: brindar por el triunfo
solo quiero, y no más, al amor de un buen vino.
De lo que otros persiguen —la fama, la riqueza—
desdeño las riquezas, la fama es nombre huero.
¡Yo lucho por venganza! Gozo al ver cómo huye,
alcanzada del sable, la vida del rival.
Lucho por el recuerdo de los años perdidos,*

*solo derramo sangre donde antaño hubo lágrimas.
Como el rayo que cae de lo alto, encendido,
de una carrera odiosa voy al combate amado.¹⁵⁶*

Glosario

Abordar: Colocarse junto a una nave y (en los casos de acciones de la Marina o de ataques piratas) mandar una partida de hombres armados al otro barco.

Abozar: Sujetar con bozas (cabos de trabajo).

Aferrar: Plegar las velas de cruz, asegurándolas sobre sus vergas, y las de cuchillo, toldos, empavesadas, etc., sobre sus nervios o cabos semejantes (DRAE).

Aparejo: Conjunto de palos, vergas, jarcias y velas de un buque (DRAE).

Aparejo redondo o de cruz: Aparejo que comprende vergas horizontales y velas redondas.

Arriar la bandera: Rendirse e indicarlo bajando los colores de la nave.

Babor: Mirando desde popa a proa, la banda o el costado izquierdo de un barco.

Balandra: Embarcación de un solo mástil, provista de velas de cuchillo, foque y vela cangreja. Durante el siglo XVIII, en el contexto de este libro, también se refería a una pequeña nave armada con entre 4 y 12 cañones en la cubierta superior y con uno, dos o tres mástiles.

Balandro: Balandra de menor tamaño.

Bandola: Mástil de repuesto que reemplaza provisionalmente a otro caído por la borda o roto.

Barloventear: Ganar distancia contra el viento, navegando de bolina (DRAE).

Barra: Banco de arena o barro a la entrada de un puerto o estuario de un río.

Bauprés: Palo grueso que sale de la proa de la nave.

Bergantín: Embarcación de dos palos, mayor y trinquete, con un bauprés y velas cuadras.

Braza: Medida de longitud que sirve para medir la profundidad de las aguas, igual a seis pies (1,67 m).

Brulote: Nave dispuesta con explosivos y mechas, empleada a modo de bomba flotante para prender fuego a los buques enemigos; lancha incendiaria.

Bucanero: Término que en origen se aplicó a los cazadores de cerdos salvajes en la isla de la Hispaniola, pero que luego se aplicó también para denominar a los piratas y corsarios que asaltaban el tráfico marítimo y las ciudades costeras en las Indias Occidentales y la costa de América Central y del Sur durante la segunda mitad del siglo XVII.

Buque: Nave de tres o más mástiles con aparejo redondo; el término también se utiliza, más en general, para referirse a cualquier embarcación de altura de grandes dimensiones.

Buque de guerra: Nave armada que pertenecía al cuerpo de Marina de un país. Barco de guerra.

Buque insignia: Nave capitaneada por un almirante en la que ondea su bandera distintiva; embarcación más representativa de una flota.

Calafatear: Sellar las brechas y junturas de las tablas de un barco con estopa alquitranada y brea.

Cangrejo o pico cangrejo: Verga que tiene en uno de sus extremos una boca semicircular por donde ajusta con el palo del buque, y la cual puede correr de arriba abajo o viceversa, y girar a su alrededor mediante los cabos que se emplean para manejarla (DRAE).

Carenar: Volcar un barco y reparar el casco o limpiarlo de algas, lapas y otras adherencias.

Clase: (Primera clase, segunda clase, tercera clase, etc.). Los buques de guerra estaban clasificados en seis categorías atendiendo al número de cañones que llevaban. A principios del siglo XVIII, un barco de primera clase contaba con 100 cañones, uno de segunda con 90, uno de tercera llevaba entre 80 y 70 cañones, el de cuarta clase tenía entre 64 y 50, el de quinta

clase montaba entre 40 y 28 cañones y los de sexta clase no superaban los 24 ni disponían de menos de 12.

Consorte: Barco que navega en compañía de otra nave pirata, barco de acompañamiento.

Contramaestre: Oficial que lleva el cargo de las velas, los aparejos, las anclas y demás equipo relativo a la maniobra de los buques.

Corsario: Nave que anda al corso con patente de su rey o gobierno para dar caza a barcos mercantes de otras nacionalidades, o capitán de esa nave. También, específicamente, los piratas y corsarios del mar Mediterráneo. Los más famosos tenían sus bases en las costas de Berbería, en el norte de África, y atacaban con licencia de sus gobiernos a los buques mercantes de los puertos cristianos.

Costear; navegar a costa: Navegar sin alejarse de la costa, recorriendo su perfil.

De popa a proa: En toda la longitud de la nave.

Doblón: Moneda española de oro de 22 quilates, equivalente a 16 reales de a ocho.

Dominio Hispánico: Zona continental de las Américas españolas, desde Panamá en el oeste hasta Venezuela en el este.

Empañicar: Recoger en pliegues pequeños el paño de las velas, para aferrarlas (DRAE).

Espeque: Palanca de madera, por lo general reforzada con hierro, que usaban los artilleros para mover los soportes de los cañones.

Estribor: Mirando desde popa a proa, la banda o el costado derecho de un barco.

Filibustero: Término de origen holandés (*vrijbuiter*) empleado también para referirse a los bucaneros o piratas que navegaban en el mar de las Antillas en el siglo XVII.

Galera: Por lo general, se decía de embarcaciones rápidas, accionadas mediante remos y muy comunes en la zona del Mediterráneo. Pero a finales

del siglo XVII y principios del XVIII, también define las naves de tres mástiles con portillones por donde sacar los remos cuando no sopla viento.

Ganar el barlovento: Situarse dejando al enemigo u otra escuadra o buque a sotavento y en disposición de poder arribar sobre él (DRAE).

Gavia: Vela que se coloca en el mastelero mayor de las naves, la cual da nombre a este, a su verga. Cada una de las velas correspondientes en los otros dos masteleros: *el navío navega con las tres gavias, porque lleva gavia, velacho y sobremesana*. Cofa de las galeras.

Goleta: Embarcación de dos mástiles (en ocasiones, tres) con cangrejo en ambos palos. Algunos llevaban velas cuadras en el trinquete o en ambos masteleros.

Granada: Bala hueca de hierro colado, llena de pólvora y metralla, para lanzar a mano.

Guardacostas: Buque de las colonias españolas destinado a proteger su comercio.

Guineano: Mercante grande que cubría el comercio con la costa guineana, en África, con frecuencia para la trata de esclavos.

Indiano: Barco de la Compañía de las Indias Orientales, mercantes de gran tamaño y poder de armamento, que hacían la ruta de la India y el oriente.

Izar los colores: Elevar en un mástil una bandera de identificación, generalmente la nacional.

Jabeque: Embarcación de cabotaje, de poco calado y con la popa estrecha, que puede navegar a vela o remo y en ocasiones fue utilizada por la Marina para el transporte de tropas.

Jarcias: Conjunto de los cabos del buque.

Levar: Tirar del ancla y, más en general, hacerse a la vela, comenzar a navegar.

Limpiar: Eliminar las algas y lapas del casco de la nave.

Mastelero: Percha o mástil menor que se coloca sobre los palos principales en muchas de las naves de vela redonda.

Mayor: Véase Palos.

Mesana: Véase Palos.

Moidor. Moneda de oro portuguesa de curso en el siglo XVII y principios del XVIII. El término deriva del portugués *moeda de ouro*, de significado claro.

Navío: Propiamente, «buque de guerra, de tres palos y velas cuadras, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones». (DRAE).

Pabellón: Bandera nacional de una nave.

Campeche: Madera obtenida del *Haematoxylon campechianum*, que producía un valioso tinte rojo usado para teñir la ropa. Los árboles crecían en América Central. Muchos de los leñadores empleados en aquellas talas eran antiguos piratas.

Palos: de mesana, mayor y trinquete: El palo de mesana es el mástil que se levanta en la popa o parte trasera del barco; en una nave de tres mástiles, el palo de proa se llama trinquete, el intermedio es el palo mayor y el de popa es el de mesana.

Patente de corso: También llamada «carta de marca». Comisión o licencia concedida por el gobierno para equipar una nave armada y usarla en la caza de barcos mercantes enemigos. En Gran Bretaña, este tipo de documentos era otorgado por el soberano, el lord almirante o un gobernador de la colonia.

Patrón de bote: Timonel responsable de gobernar un bote de remos.

Peñol: Cada uno de los extremos de las vergas.

Piragua: Embarcación americana, larga y estrecha, que puede navegar a vela o remo y por lo general consta de una sola pieza producto del vaciado de un tronco grande.

Pirata: Individuo que se dedica al robo y al pillaje de los barcos que aborda en el mar.

Quijadas: Lados de la boca del cangrejo.

Real de a ocho: Nombre común de las monedas de plata de curso habitual en el comercio entre territorios españoles del Nuevo Mundo a lo largo de los

siglos XVII y XVIII, con valor de ocho reales de plata (o dos reales de a cuatro, o cuatro reales de a dos).

Sotavento: La parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado.

Tercerola: Especie de barril de media capacidad.

Timón: La caña que controla el timonel (con frecuencia, mediante una rueda) y que permite gobernar el barco.

Trinquete: Véase Palos.

Vela de cuchillo: La que se enverga en perchas colocadas en el plano longitudinal del barco.

Verga: Palo de gran longitud colgado del mástil de una nave para suspender las velas.

Vicealmirantazgo: Tribunales de las colonias británicas nombrados para establecer las cuestiones marítimas legales, entre ellas la piratería.

Bibliografía

Fuentes Primarias

- The National Archives, Kew (TNA): *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and West Indies*.
- British Library: Buena parte de los mejores artículos y referencias que posee la British Library sobre la Edad Dorada de la piratería aparecen reproducidos en la excelente obra editada por el profesor Joel Baer, en cuatro volúmenes, *British Piracy in the Golden Age: History and Interpretation, 1660-1730*, 4 vols., Pickering & Chatto, Londres, 2007.
- William Dampier, *A New Voyage Around the World*, Londres, 1697. —, *Voyages and Descriptions*, Londres, 1699.
- A. O. Exquemelin, *The History of the Buccaneers of America*, Londres, 1684; Boston, 1853; reed. Routledge, Londres, 1924.[*Piratas de América*, trad. del Dr. de la Buena Maison, texto, prólogo y notas de Carlos Barral; reed. como *Bucaneros de América*, Valdemar, Madrid, 1999.]
- Capitán Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates*, 1724, reed. Conway Maritime Press, Londres, 1998.
- Actas del Old Bailey, 1674-1913, en www.oldbaileyonline.org.

Fuentes Secundarias

- Cruz Apestegui Cardenal, *Pirates of the Caribbean: Buccaneers, Privateers, Freebooters and Filibusters 1493-1720*, Conway Maritime Press, Londres, 2002. [Traducción de: *Piratas en el Caribe: los ladrones del mar*, Lunwerk, Barcelona, 2000.]
- Joel Baer, *Pirates*, Tempus, Stroud, 2007.
- Aubrey Burl, *Black Barty: Bartholomew Roberts and his Pirate Crew 1718-1723*, Sutton, Stroud, 2006, nueva ed.

- David Cordingly, *Life Among the Pirates: The Romance and the Reality*, Warner, Londres, 1995. [*Bajo bandera negra*, trad. Margarita Cavándoli, Edhasa, Barcelona, 2005. También se ha traducido *Mujeres en el mar*, trad. Carme Font, Edhasa, Barcelona, 2003.]
- Peter G. Earle, *The Pirate Wars*, Methuen, Londres, 2003. [*Piratas en guerra*, trad. Olga Sala Vilagrasa, Melusina, Barcelona, 2004.]
- , *The Sack of Panamá: Captain Morgan and the Battle for the Caribbean*, Jill Norman 6c Hobhouse, Londres, 1981; Thomas Dunne Books, Nueva York, 2007.
- Charles Elms, *The Pirate's own Book, or authentic narratives of the Lives [...] of the most celebrated Sea Robbers, with historical sketches of the Joassamee, Spanish, Ladrone, West india, Malay and Algerine Pirates*, Sanborn & Carter, Portland, 1837 (reproducido en Proyecto Gutenberg, eBook#12216).
- A. O. Exquemelin, *The History of the Buccaneers of America*, Londres, 1684. [Véase arriba.]
- Philip Gosse, *The Pirate's Who's Who*, Dulau & Co., Londres, 1924; Franklin, S. L., 1968. [*Quién es quién en la piratería (hechos singulares de las vidas y muertes de los piratas y bucaneros)*, trad. Antonio Morales, Renacimiento, Sevilla, 2003. Recientemente también se ha reeditado su *Historia de la piratería*, trad. Lino Novas Calvo, Renacimiento, Sevilla, 2008.]
- Peter Kemp y Christopher Lloyd, *Brethren of the Coast: The British and French Buccaneers of the South Sea*, Heinemann, Londres, 1960.
- Angus Konstam, *Scourge of the Seas: buccaneers, pirates and privateers*, Osprey, Oxford, 2007.
- John E. Lewis, ed., *The Mammoth Book of Pirates*, Robinson, Londres, 2006.
- John Masefield, *On the Spanish Main*, ed. Conway Maritime Press, Londres, 1972.

- Dan Parry, *Blackbeard: The Real Pirate of the Caribbean*, National Maritime Museum, Londres, 2006.
- Diana Preston y Michael Preston, *A Pirate of Exquisite Mind: Explorer, Naturalist and Buccaneers - The Life of William Dampier*, Corgi, Londres, 2004.
- Howard Pyle, *Book of Pirates: Fiction, Fact & Fancy concerning the Buccaneers & Marooners of the Spanish Main*, Harper & Bros., Nueva York y Londres, 1921 (Proyecto Gutenberg, eBook #973). [*El libro de los piratas*, trad. José María Nebreda, Valdemar, Madrid, 2001.]
- Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World 1700-1750*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, 1987.
- David Rheinhardt, *Pirates and Piracy*, Konecky & Konecky, Nueva York, y Grange Books, Londres, 1997.
- N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain*, vol. II: 1649-1815, Allen Lane, Londres, 2004.
- Jan Rogozinski, *The Wordsworth Dictionary of Pirates*, Wordsworth Reference, Ware, 1997.
- Richard Sanders, *If A Pirate I Must Be: The True Story of Bartholomew Roberts - King of the Caribbean*, Aurum, Londres, 2007.
- Ezra Strong, ed., *The History of the Lives and Bloody Exploits of the Most Noted Pirates*, Hartford (CT), 1855; reimpr. facsímil, Dover, Mineola (NY), 2007.
- Timothy Travers, *Pirates: A History*, Tempus, Stroud, 2007.

Ilustraciones

- William Kidd, en una evocadora ilustración de Howard Pyle, supervisa el entierro de su tesoro —que nunca se ha hallado ni demostrado que existiera— en las cercanías de Nueva York (Corbis).
- Howard Pyle ilustra una acción famosa, pero en realidad apenas documentada: obligar a un cautivo a caminar por la tabla hasta caer al mar. Fueron los ilustradores y escritores de finales del siglo XIX los que crearon la que es en la actualidad la imagen popular de los piratas (Corbis).
- Guardas delanteras: Bartholomew Roberts en Whydah (Ouidah), en la costa guineana, en 1722. Sus barcos, el *Royal Fortune* y el *Great Ranger*, se muestran en primer plano; más atrás y cerca de la costa aparecen los once barcos que había apresado y por los que exigía rescate. Grabado de una edición antigua de la *General History of Pirates*, de Charles Johnson.
- Guardas traseras: Las famosas mujeres piratas Anne Bonny y Mary Read, en un grabado de la misma edición del libro de Johnson.
- Todas las ilustraciones en blanco y negro del interior y las guardas Conway Picture Library.

¹ F. González Suárez, arzobispo de Quito, *Historia general de la República de Ecuador*, Quito, 1890-1903, vol. IV, p. 346; citado en N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean*, Londres, 2004, p. 92.

² Alexander O. Exquemelin, *The History of the Buccaneers of America*, 1684, p. 61. [Hay una traducción castellana antigua reproducida en *Piratas de América*, Barral, Barcelona, 1971; *Bucaneros de América*, Valdemar, Madrid, 1999].

³ David Cordingly, *Life Among the Pirates: The Romance and the Reality*, Londres, 1999, p. 18. [Hay traducción castellana de Margarita Cavándoli, *Bajo bandera negra*, Edhasa, Barcelona, 2006].

⁴ Capitán Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates* (1724), Conway (rústica), Londres, 2002, p. 305.

⁵ Josiah Woodward, *The Seaman's Monitor: or, Advice to Sea-Faring Men, with Reference to their Behaviour Before, In, and After their Voyage... To which is now added a Seasonable Admonition against Mutiny and Piracy*, Londres, 1723, British Library, signatura 4407. cc. 13.

⁶ Kenneth R. Andrews, «The Elizabethan seaman», en *Mariners Mirror*, vol. 68, III (agosto de 1982), pp. 245-246.

⁷ Howard Pyle, *Book of Pirates: Fiction, Fact & Fancy concerning the Buccaneers & Marooners of the Spanish Main*, Nueva York, 1921, libro electrónico número 973 en el Proyecto Gutenberg, pp. 8-11.

⁸ John Masefield, *On the Spanish Main*, Londres, 1972, pp. 119.

⁹ Exquemelin, *The Buccaneers of America*, pp. 51-53

¹⁰ Exquemelin, *The Buccaneers of America*, pp. 80-81

-
- ¹¹ Exquemelin, *The Buccaneers of America*, pp. 55-59.
- ¹² Exquemelin, *The Buccaneers of America*, pp. 59-62.
- ¹³ *The Boston News-Letter*, N° 858, 15-22 de agosto de 1720, British Library.
- ¹⁴ Charles Ellms, *The Pirate's Own Book*, 1837, libro electrónico número 12 216 en el Proyecto Gutenberg.
- ¹⁵ TNA (The National Archive), *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and West Indies, 1661-1668*, N° 1138.
- ¹⁶ William Dampier, *Voyages and Descriptions*, vol. II, «Two Voyages to Campeachy», Londres, 1906.
- ¹⁷ Dampier, *Voyages*, vol. II, p. 223; según se cita en Cordingly, *Life Among the Pirates*, p. 21.
- ¹⁸ TNA, *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and West Indies, 1661-1668*, N° 1264.
- ¹⁹ Exquemelin, *The Buccaneers of America*, 114-116.
- ²⁰ John Masefield, *On the Spanish Main*, 1972, pp. 181-187.
- ²¹ Cordingly, *Life Among the Pirates*, p. 69.
- ²² TNA, *Calendar of State Papers, Colonial Series: America and West Indies*, n.º 1361.
- ²³ Philip Ayres, *The Voyages and Adventures of Capt. Barth. Sharp and others*, Londres, 1684, British Library, signatura 278.c.6.
- ²⁴ Dampier, *A New Voyage Around the World*, vol. I, Londres, 1699, pp. 100-103.
- ²⁵ Según las investigaciones del profesor Joel Baer, citadas por Cordingly en su introducción a Johnson, *A General History*, edición de Conway Maritime Press, Londres, 1998.
- ²⁶ Pyle, *Book of Pirates*, pp. 18-19.
- ²⁷ *A Copy of Verses, Composed by Captain Henry Every, Lately Gone to Sea to seek his Fortune*, 1694.
- ²⁸ Johnson, *A General History*, p. 28.
- ²⁹ Jan Rogozinski, *The Wordsworth Dictionary of Pirates*, 1997.
- ³⁰ Johnson, *A General History*, p. 24.
- ³¹ *An Account of the Behaviour, Dying Speeches, and Execution of Mr. John Murphey, for High Treason, and William May, John Sparcks, William Bishop, James Lewis, and Adam Foresith, for Robbery, Piracy and Felony; at the Execution-Dock: on Wednesday 25th of November, 1696*, Londres, 1696, British Library, signatura 515.1.2. (163).
- ³² Johnson, *A General History*, p. 33.
- ³³ Johnson, *A General History*, p. 33.
- ³⁴ Johnson, *A General History*, pp. 346-347.
- ³⁵ W. R. Meyer, «English Privateering in the War of 1688 to 1697», *Mariner's Mirror*, vol. 67, III (agosto de 1981), p. 267.
- ³⁶ Johnson, *A General History*, pp. 349-350.
- ³⁷ Johnson, *A General History*, pp. 350-351.
- ³⁸ Johnson, *A General History*, pp. 351-352.
- ³⁹ Johnson, *A General History*, p. 352.
- ⁴⁰ Johnson, *A General History*, pp. 352-353.
- ⁴¹ Johnson, *A General History*, pp. 354-355.
- ⁴² Johnson, *A General History*, p. 355.
- ⁴³ Johnson, *A General History*, pp. 357-358.
- ⁴⁴ Johnson, *A General History*, p. 358.
- ⁴⁵ Baer (ed.), *British Piracy in the Golden Age: History and Interpretation, 1660-1730*, Londres, 2007, 4 vols., vol. IV, p. 92.
- ⁴⁶ Paul Lorrain, *The Ordinary of Newgate: His Account of the Behaviour, Confession, and Last Speech of Capt. Alexander Dolzell, a Pirate, who was Hang'd at Execution-Dock in Wapping, on Monday the 5th of December, 1715*, Londres, 1715, British Library.
- ⁴⁷ Ezra Strong (ed.), *The History of the Lives and Bloody Exploits of the Most Noted Pirates; Their Trials and Executions*, Hartford (CT) 1855; reimpresión facsímil, Nueva York, 2007, pp. 127-128.
- ⁴⁸ Strong (ed.), *The History of the Most Noted Pirates*, pp. 128-129.
- ⁴⁹ Strong (ed.), *The History of the Most Noted Pirates*, p. 131.
- ⁵⁰ Cotton Mather, *Instructions to the Living, from the Condition of the Dead*, Boston, 1717.
- ⁵¹ Pyle, *Book of Pirates*, p. 18.
- ⁵² Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World, 1712*; pasaje reproducido en John Carey (ed.), *The Faber Book of Reportage*, Londres, 1987, pp. 205-208.
- ⁵³ Woodes Rogers, «22 December 1709», en *A Cruising Voyage Around the World, 1712*; citado en Cordingly, *Life Among the Pirates*, p. 179.
- ⁵⁴ W. R. Meyer, «English Privateering in the War of the Spanish Succession 1702-1713», en *Mariner's Mirror*, vol. 69, IV (noviembre de 1983), p. 444.
- ⁵⁵ Johnson, *A General History*, p. 11.
- ⁵⁶ Johnson, *A General History*, p. 13.
- ⁵⁷ *The Boston News-Letter*, n° 712, 2-9 de diciembre de 1717, British Library.
- ⁵⁸ *The Boston News-Letter*, n° 714, 16-23 de diciembre de 1717, British Library.
- ⁵⁹ *The Boston News-Letter*, n.º 714, 16-23 de diciembre de 1717, British Library.
- ⁶⁰ Johnson, *A General History*, p. 15.
- ⁶¹ *The White-hall Evening-Post*, n.º 15, 18-21 de octubre de 1718, British Library.
- ⁶² Johnson, *A General History*, p. 17.

-
- ⁶³ Johnson, *A General History*, p. 42.
- ⁶⁴ Johnson, *A General History*, p. 61.
- ⁶⁵ Johnson, *A General History*, p. 61.
- ⁶⁶ Johnson, *A General History*, p. 59.
- ⁶⁷ Johnson, *A General History*, p. 62.
- ⁶⁸ Johnson, *A General History*, p. 50.
- ⁶⁹ Johnson, *A General History*, pp. 55-59.
- ⁷⁰ *The Boston News-Letter*, n.º 776, 23 de febrero al 2 de marzo de 1719, British Library.
- ⁷¹ Johnson, *A General History*, pp. 55-59.
- ⁷² Pyle, *Book of Pirates*, p. 22.
- ⁷³ Peregrine Osborne, «Reasons for Reducing the Pyrates at Madagascar: And Proposals Humbly Offered to the Honourable House of Commons, for Effecting the Same», Londres, 1707, British Library, signatura 816.m.11.(96.).
- ⁷⁴ Johnson, *A General History*, p. 63.
- ⁷⁵ «The Tryals of Major Stede Bonnet, and other Pirates», Londres, 1719, British Library, signatura 515.1.6.(29.).
- ⁷⁶ Johnson, *A General History*, pp. 70-71.
- ⁷⁷ «The Tryals of Major Stede Bonnet, and other Pirates», Londres, 1719, British Library, signatura 515.1.6.(29.); véase también Johnson, *A General History*, pp. 76-79.
- ⁷⁸ Johnson, *A General History*, pp. 270-271.
- ⁷⁹ Johnson, *A General History*, pp. 272-273.
- ⁸⁰ Johnson, *A General History*, p. 82.
- ⁸¹ Johnson, *A General History*, p. 108.
- ⁸² Johnson, *A General History*, p. 109.
- ⁸³ Johnson, *A General History*, pp. 109-110.
- ⁸⁴ Johnson, *A General History*, pp. 111-112.
- ⁸⁵ Johnson, *A General History*, p. 114.
- ⁸⁶ Johnson, *A General History*, p. 114.
- ⁸⁷ Johnson, *A General History*, pp. 115-116.
- ⁸⁸ Johnson, *A General History*, p. 117.
- ⁸⁹ Johnson, *A General History*, p. 131.
- ⁹⁰ Johnson, *A General History*, p. 122.
- ⁹¹ Johnson, *A General History*, p. 131.
- ⁹² «The Tryals of Captain John Rackam, and other Pirates...»; «The Tryals of Mary Read and Anne Bonny, alias Bonn», Jamaica, 1721; TNA, CO 137/14.
- ⁹³ «The Tryals of Captain John Rackam, and other Pirates...»; «The Tryals of Mary Read and Anne Bonny, alias Bonn», Jamaica, 1721; TNA, CO 137/14.
- ⁹⁴ Johnson, *A General History*, p. 116.
- ⁹⁵ John Smith, *A Sea Grammar*, Londres, 1627.
- ⁹⁶ Johnson, *A General History*, p. 173.
- ⁹⁷ Johnson, *A General History*, pp. 213-214.
- ⁹⁸ Johnson, *A General History*, p. 173.
- ⁹⁹ Johnson, *A General History*, pp. 177-179.
- ¹⁰⁰ Johnson, *A General History*, pp. 177-179.
- ¹⁰¹ *The Weekly Journal, or, British Gazetteer*, 29 de julio de 1721, British Library.
- ¹⁰² Johnson, *A General History*, pp. 179-182.
- ¹⁰³ Johnson, *A General History*, pp. 182-183.
- ¹⁰⁴ *The Boston News-Letter*, n.º 858, 15-22 de agosto de 1720, British Library.
- ¹⁰⁵ Johnson, *A General History*, p. 190.
- ¹⁰⁶ *The Boston News-Letter*, n.º 858, 15-22 de agosto de 1720, British Library.
- ¹⁰⁷ *The Boston News-Letter*, n.º 858, 15-22 de agosto de 1720, British Library.
- ¹⁰⁸ Johnson, *A General History*, pp. 319-320.
- ¹⁰⁹ Johnson, *A General History*, p. 202.
- ¹¹⁰ Johnson, *A General History*, pp. 202-203.
- ¹¹¹ Johnson, *A General History*, pp. 203-204.
- ¹¹² Johnson, *A General History*, pp. 209-211.
- ¹¹³ Johnson, *A General History*, pp. 211-214.
- ¹¹⁴ Johnson, *A General History*, pp. 215-217.
- ¹¹⁵ Johnson, *A General History*, pp. 232-233.
- ¹¹⁶ Johnson, *A General History*, pp. 233-235.
- ¹¹⁷ Johnson, *A General History*, pp. 244-245.
- ¹¹⁸ Johnson, *A General History*, pp. 250-251.
- ¹¹⁹ Johnson, *A General History*, pp. 255-256.
- ¹²⁰ Cordingly, *Life Among the Pirates*, p. 27.
- ¹²¹ Johnson, *A General History*, pp. 280-282.
- ¹²² Johnson, *A General History*, pp. 282-283.
- ¹²³ *The British Journal*, 22 de septiembre de 1722, n.º 1, British Library.

-
- ¹²⁴ Johnson, *A General History*, pp. 285-286.
- ¹²⁵ Johnson, *A General History*, p. 288.
- ¹²⁶ Johnson, *A General History*, pp. 289-290.
- ¹²⁷ Pyle, *Book of Pirates*, p. 23.
- ¹²⁸ Johnson, *A General History*, pp. 289-290.
- ¹²⁹ Johnson, *A General History*, pp. 292-294.
- ¹³⁰ Johnson, *A General History*, pp. 292-294.
- ¹³¹ Johnson, *A General History*, pp. 294-297.
- ¹³² Johnson, *A General History*, pp. 294-297.
- ¹³³ Johnson, *A General History*, pp. 297-298.
- ¹³⁴ Johnson, *A General History*, pp. 297-298.
- ¹³⁵ Citado por el doctor S. P. Menefee (Charlottesville, Virginia) en «Answers: Pirates: 2. Walking the Plank», *Mariner's Mirror*, vol. 80, II (mayo de 1994), p. 224
- ¹³⁶ Johnson, *A General History*, pp. 298-299.
- ¹³⁷ *The Boston News-Letter*, n.º 1012, del 13 al 20 de junio de 1723, British Library.
- ¹³⁸ Johnson, *A General History*, pp. 305-306.
- ¹³⁹ Johnson, *A General History*, pp. 315-317.
- ¹⁴⁰ *The Boston News-Letter*, n.º 1058, 30 de abril al 7 de mayo de 1724, British Library.
- ¹⁴¹ *The Boston News-Letter*, n.º 1058, 30 de abril al 7 de mayo de 1724, British Library.
- ¹⁴² Johnson, *A General History*, pp. 323-324.
- ¹⁴³ «Old Bailey Proceedings», en www.oldbaileyonline.org (consultado por última vez el 17 de abril de 2008), Ordinary of Newgate's Account, 14 de febrero de 1732 (OA17320214).
- ¹⁴⁴ Johnson, *A General History*, pp. 332-334.
- ¹⁴⁵ Johnson, *A General History*, pp. 340-344.
- ¹⁴⁶ Johnson, *A General History*, pp. 340-344.
- ¹⁴⁷ *New-England Courant*, n.º 94, del 13 al 20 de mayo de 1723; citado a partir de Baer, ed., *British Piracy in the Golden Age*, Londres, 2007, vol. I, p. 327.
- ¹⁴⁸ Johnson, *A General History*, pp. 264-266.
- ¹⁴⁹ *The Boston Gazette*, 28 de marzo de 1726, British Library, citado a partir de Cordingly, *Life Among the Pirates*, p. 24.
- ¹⁵⁰ Rodger, *Command of the Ocean*, p. 232.
- ¹⁵¹ Ellms, *The Pirate's Own Book*.
- ¹⁵² Ellms, *The Pirate's Own Book*.
- ¹⁵³ Ellms, *The Pirate's Own Book*.
- ¹⁵⁴ Ellms, *The Pirate's Own Book*.
- ¹⁵⁵ Lucretia Parker, *Piratical Barbarity or the Female Captive*, Nueva York, 1826, p. 15; citado a partir de David Cordingly, *Life Among the Pirates*, pp. 3-4.
- ¹⁵⁶ Tomado de Ellms, *The Pirate's Own Book*.

